



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE

## **PROGRAMME CEAC / JAA**

### **D'ÉVALUATION DE LA SECURITE DES AERONEFS ETRANGERS**

**(01 JANVIER 2006 AU 31 DECEMBRE 2006)**

## TABLE DES MATIERES

	PAGE
AVANT-PROPOS .....	3
1. POINTS FORTS DU PROGRAMME SAFA .....	4
2. EVOLUTION DU PROGRAMME SAFA EN 2006.....	6
4. BASE DE DONNEES CENTRALE SAFA.....	9
5. COLLECTE DES DONNEES.....	10
6. DOMAINES D'INSPECTION.....	13
7. PRINCIPAUX RESULTATS DES INSPECTIONS SAFA .....	15
7.1 Constatations générales des inspections .....	15
7.2 Constatations et catégories des inspections.....	16
7.3 Constatations des inspections sur le plan régional .....	18
7.4 Constatations des inspections rapportées aux éléments de la check-list .....	20
7.5 Les trois premières constatations significatives et majeures des inspections rapportées aux éléments de la check-list.....	20
8. MESURES PRISES APRES LES INSPECTIONS SUR L'AIRE DE TRAFIC .....	25
9. COOPERATION INTERNATIONALE.....	27
9.1 Coopération avec les autorités de l'aviation civile des États non-CEAC.....	27
9.2 Coopération avec EUROCONTROL .....	27
9.3 Coopération avec l'OACI .....	27
APPENDICE A.....	28
Liste des États des exploitants inspectés .....	28
APPENDICE B.....	31
Type d'aéronefs inspectés.....	31
APPENDIX C.....	36
Exploitants inspectés .....	36
APPENDICE D.....	53
Résultats des inspections par élément d'inspection .....	53
APPENDICE E.....	55
Résultats des inspections par élément d'inspection par année .....	55
APPENDICE F .....	60
Résultats des inspections par élément d'inspection .....	60

## AVANT-PROPOS

### Par le Secrétaire exécutif de la CEAC

Le présent rapport fournit le traditionnel aperçu annuel de l'état d'avancement du Programme SAFA et des activités associées au cours de l'année 2006. Cette édition sera la dernière publiée sous les auspices de la CEAC. En effet, consécutivement à l'entrée en vigueur en avril 2006 de la Directive 2004/36/CE et à la transformation quelques mois plus tard des JAA en un nouvel organe, les Directeurs généraux ont décidé de transférer, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007, le Programme SAFA aux institutions communautaires, nommément la Commission européenne et l'Agence européenne de sécurité de l'aviation (AESA). Ces deux organes assurent désormais les rôles qui incombait jusqu'ici respectivement à la CEAC et aux JAA, à savoir la formulation de la politique SAFA et l'élaboration du programme d'une part, et la coordination opérationnelle et l'exploitation de la base de données d'autre part. Ce faisant, des mesures ont été prises pour maintenir le caractère paneuropéen du programme. Les États CEAC non-membres de l'UE continueront d'être associés à sa mise en application, en vertu de l'Accord de travail qu'ils ont signé avec l'AESA.

Ce programme reçoit donc aujourd'hui l'assise juridique et institutionnelle qui lui manquait lorsqu'il était mis en œuvre sous la tutelle de la CEAC, notamment en raison de la nature non-exécutoire de ses instruments vis-à-vis des États membres. Cette évolution permettra sans nul doute de poursuivre la mise en œuvre de ce Programme d'une manière plus harmonisée et d'accroître son rôle dans la chaîne de sécurité.

Avant de vous inviter à prendre connaissance de ce rapport, je tiens à exprimer ma gratitude à toutes celles et ceux qui ont contribué au Programme SAFA depuis 1996, année durant laquelle la CEAC a fait œuvre de pionnier en créant cet important instrument pour améliorer les performances en matière de sécurité.

R. Benjamin



Secrétaire exécutif de la CEAC

---

## **1. POINTS FORTS DU PROGRAMME SAFA**

### **1.1 Généralités**

Les points forts du Programme SAFA sont les suivants :

- Sa mise en œuvre par la totalité des 42 États membres de la CEAC<sup>1</sup>, y compris le partage d'informations par l'intermédiaire d'une base de données centralisée.
- Son approche ascendante. Le Programme est construit à partir d'inspections des aéronefs sur l'aire de trafic.
- Sa nature non discriminatoire. SAFA s'applique aussi bien aux aéronefs des États CEAC que non-CEAC.
- Sa relation étroite avec le Programme OACI universel d'audits de la supervision de la sécurité.

Les principes du Programme sont simples : dans chaque État CEAC, des aéronefs étrangers (CEAC ou non-CEAC) peuvent faire l'objet d'une inspection sur l'aire de trafic portant principalement sur les documents et manuels relatifs à l'aéronef, les licences des équipages de conduite, l'état apparent de l'aéronef et la présence et l'état des équipements obligatoires pour la sécurité de la cabine. Ces inspections prennent pour référence les Normes des Annexes 1 (Licences du personnel), 6 (Exploitation des aéronefs) et 8 (Navigabilité de l'aéronef) de l'OACI.

Ces vérifications sont effectuées suivant une procédure commune à tous les États membres de la CEAC. Les résultats de ces vérifications font ensuite l'objet de rapports qui suivent également un format commun. Dans le cas d'anomalies importantes, contact est pris avec l'exploitant et l'autorité de l'aviation compétents (État de l'exploitant ou d'immatriculation), afin de parvenir à ce que des mesures correctives soient prises non seulement à l'égard de l'aéronef inspecté, mais également à l'égard d'autres aéronefs susceptibles d'être concernés dans le cas d'une anomalie d'ordre générique. Toutes les données des rapports, ainsi que les informations complémentaires (par exemple une liste des mesures prises et menées à bien consécutivement à une inspection) sont centralisées dans une base de données informatisée mise en place par les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), l'organe associé de la CEAC.

---

<sup>1</sup> Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Ancienne République yougoslave de Macédoine (ARYM), Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Serbie et Monténégro, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine.

## **1.2 Intégration du Programme dans l'ensemble de la chaîne de sécurité de l'aviation**

En se fondant sur les inspections SAFA réalisées au cours des dernières années, l'expérience montre que celles-ci donnent une indication générale de la sécurité des exploitants étrangers. Toutefois, cette indication est limitée dans le sens où l'inspection d'un aéronef ou d'un exploitant particulier ne donnera pas un tableau complet de la sécurité de celui-ci. Cela tient au fait que certains aspects sont difficiles à évaluer pendant une inspection (p.ex. gestion des ressources en équipes), que le temps imparti pour réaliser une inspection est limité, et que la profondeur de l'inspection est également limitée.

Une évaluation complète d'un aéronef ou d'un exploitant particulier ne peut être obtenue que par l'intermédiaire d'une supervision continue de celui-ci par l'Autorité aéronautique responsable (État de l'exploitant ou d'immatriculation). Toutefois, l'information obtenue par l'intermédiaire du Programme SAFA est utile et les inspections SAFA contribuent à la sécurité d'exploitation de l'aéronef qui a été inspecté.

La base de données centrale est particulièrement utile car elle contribue à la diffusion rapide des informations aux États qui participent au Programme SAFA. L'information provenant de toutes les inspections réalisées est partagée, contribuant ainsi à donner un tableau plus complet d'un aéronef, d'un type d'aéronef ou d'un exploitant donné.

---

## **2. EVOLUTION DU PROGRAMME SAFA EN 2006**

À partir de 2004, des événements sont venus fortement influencer sur l'évolution du Programme au-delà des améliorations régulières qui y étaient apportées annuellement découlant des leçons apprises par sa mise en œuvre. L'objectif consistait à exploiter les capacités offertes par le Programme.

Début 2004, les Directeurs généraux de l'aviation civile de la CEAC ont approuvé une importante série de mesures visant à améliorer le Programme SAFA sur les principaux thèmes suivants : partage d'informations et alerte mutuelle entre États membres ; qualité de la réalisation des inspections et des comptes rendus destinés à la base de données ; divulgation publique accrue des informations SAFA ; et la participation accrue des États membres. Des procédures concrétisant ces mesures ont été élaborées et mises en œuvre en 2004 et 2005 pour la plupart d'entre elles, et dans le courant de 2006 pour les autres. Le Manuel SAFA contenant l'ensemble des procédures et des éléments d'orientation a été publié comme un seul et même document. La base de données a été actualisée à deux reprises, afin d'accentuer sa convivialité et d'incorporer de nouveaux outils destinés à garantir la mise en œuvre harmonieuse des nouvelles prescriptions stipulées dans la Directive SAFA.

En avril 2006, cette Directive, qui a été adoptée par le Parlement européen et le Conseil en avril 2004, est devenue applicable aux États membres de l'Union européenne (UE). Elle fournit une base légale pour la réalisation, par des États membres de l'UE, d'inspections au sol effectuées sur des aéronefs non UE. Bien que de nombreux éléments communs existent entre le Programme SAFA et la Directive, certaines différences importantes subsistent. Un important volume de travail a été accompli, en étroite coopération avec la Commission européenne, pour évaluer l'impact de la Directive sur le Programme SAFA et y apporter les ajustements nécessaires pour permettre aux États membres de l'UE, à travers leur participation au Programme SAFA, de s'acquitter de leurs obligations à l'égard de l'UE. Déjà, certaines mesures nécessaires ont été introduites en 2005 et l'activité s'est poursuivie en 2006 (p.ex. avec l'amendement de politiques, de procédures et de la base de données), afin de répondre aux dispositions de la Directive.

En mai 2006, la Commission européenne a chargé l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) de coordonner le Programme SAFA communautaire et d'en gérer certains éléments (p.ex. la base de données). Ce mandat a pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Jusqu'en 2006, les éléments opérationnels du Programme SAFA ont été mis en œuvre par le JAA Central au nom de la CEAC. Fin 2006, les activités de coordination SAFA, y compris la base de données centralisée, ont été transférées du JAA Central à l'AESA. Le maintien de la dimension paneuropéenne du Programme SAFA a fait l'objet d'une attention toute particulière. A cet effet,

14 États CEAC non-membres de l'UE<sup>2</sup> ont signé un Accord de travail avec l'AESA prévoyant leur participation continue au Programme SAFA.

---

---

<sup>2</sup> Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Georgie, Islande, Moldova, Monaco, Norvège, Serbie, Suisse, Ancienne République yougoslave de Macédoine (ARYM), Turquie, Ukraine. A fin avril 2007, un seul État CEAC non-membre de l'UE devait encore signer cet Accord.

### **3. FORMATION DES INSPECTEURS**

En 2006, la formation d'inspecteurs SAFA issus d'États membres de la CEAC s'est poursuivie. Quatre sessions de formation, auxquelles ont participé plus de 120 inspecteurs, ont été organisées à Hoofddorp/Pays-Bas, à Kiev/Ukraine, à Istanbul/Turquie et à Belgrade/Serbie. Depuis le début du programme de formation, plus de 600 inspecteurs de 34 États CEAC ont participé aux cours de formation.

Ces cours portent sur l'application et l'utilisation pratique des procédures SAFA. En outre, les participants mettent en commun leurs expériences pratiques. La formation favorise une approche commune entre États CEAC quant à la manière dont les inspections sont réalisées. Chaque session de formation comprend également la visite d'une demi-journée d'un aéronef stationné sur l'aire de trafic de l'aéroport. Le fait de pouvoir disposer d'un aéronef permet de mettre en pratique chaque élément d'inspection figurant sur la check-list SAFA.

En raison de la démarche plus théorique des sessions de formation, le « Programme d'échange d'inspecteurs » permet de stimuler l'échange d'expériences pratiques. Il vise à fournir une formation sur le tas en permettant aux inspecteurs d'un État CEAC de visiter leurs collègues dans un autre État CEAC et de suivre de près leurs méthodes de travail. Une telle participation à la réalisation au jour le jour d'un programme d'inspections sur l'aire de trafic permet aux inspecteurs, à titre individuel, de parfaire leurs connaissances et leurs compétences pratiques. Ce programme d'échange donne en plus la possibilité de progresser vers une mise en œuvre uniforme des inspections SAFA et des procédures de compte rendu.

Au fil des années, la complexité accrue de la base de données a contraint à la mise en place d'une formation spécialement dédiée à ses utilisateurs. En 2006, les JAA ont organisé la première session du genre à Hoofddorp/Pays-Bas.

---



#### **4. BASE DE DONNEES CENTRALE SAFA**

En 2000, la base de données SAFA est devenue pleinement opérationnelle. Ensuite, en 2002, celle-ci a connu une adaptation majeure qui a renforcé sa « convivialité » et sa fonction d'accès aux données. En 2004, de nouvelles améliorations y ont été apportées comprenant, entre autres, un accès (restreint) à la base de données par Internet. En 2005, un autre projet a été lancé, et mis en œuvre au premier trimestre 2006, afin d'améliorer les fonctionnalités de la base de données. Parmi elles figurent un outil de préparation améliorée des inspections, des outils d'analyse renforcés, une fonction dédiée à l'historique du travail, la différenciation par type d'opération, etc. De même, une deuxième mise à jour mineure de la base de données est intervenue au dernier trimestre 2006. Enfin, en décembre 2006, la base de données SAFA a été transférée avec succès des JAA/Hoofddorp à l'AESA/Cologne.

La base de données contient les rapports des inspections effectuées sur l'aire de trafic par les États CEAC. Bien que les JAA aient été responsables de sa gestion et de son bon fonctionnement, il incombe aux Autorités nationales de l'aviation (NAA) des États membres de la CEAC d'y introduire individuellement les rapports.

Les données contenues dans la base de données sont considérées comme confidentielles dans la mesure où elles ne sont partagées qu'avec d'autres États membres de la CEAC et ne sont pas mises à la disposition du public. L'accès (sécurisé) à la base de données par toutes les Autorités nationales de l'aviation des États membres de la CEAC s'effectue en ligne par Internet.

Actuellement, 39 Autorités nationales de l'aviation de la CEAC peuvent accéder en ligne à la base de données. Par conséquent, le nombre de rapports contenus dans cette base correspond au nombre d'inspections réellement effectuées.

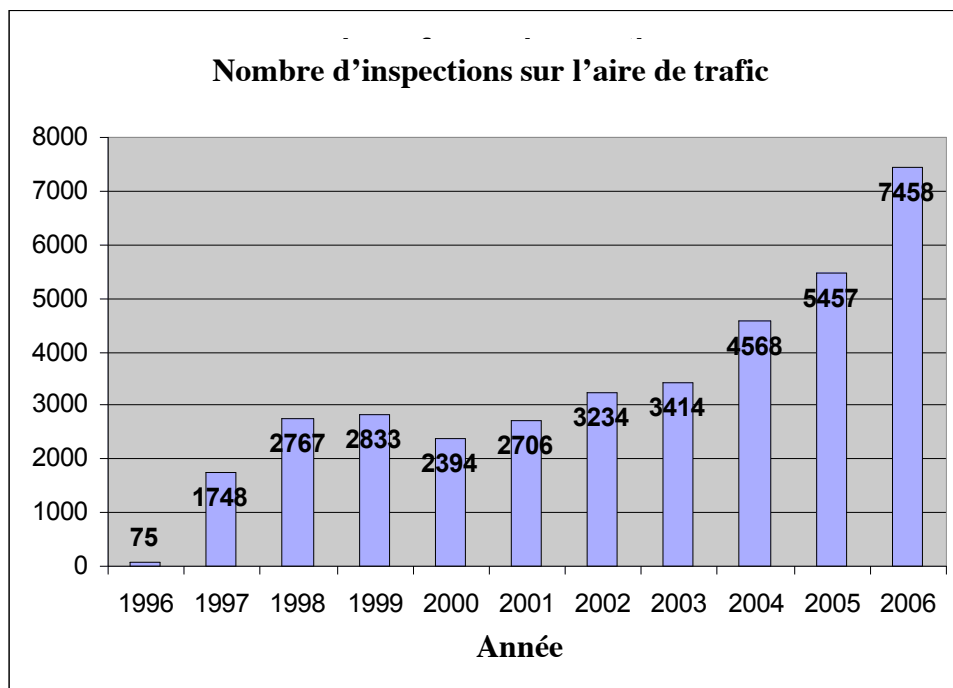
Le présent Rapport annuel est fondé sur les rapports qui sont contenus dans la base de données.

---

## 5. COLLECTE DES DONNEES

En général, les États CEAC participent pleinement au Programme SAFA. 38 d'entre eux y ont pris part — sous une forme ou une autre — depuis le lancement du Programme en 1996. A ce jour, plus de 36 000 inspections ont été effectuées et enregistrées dans la base de données.

Au cours de l'année 2006, 34 États ont effectué 7458 inspections.



Une comparaison entre le nombre total d'inspections sur l'aire de trafic réalisé en 2006 (7458 inspections) et celui de l'année précédente (5457 inspections), conduit aux conclusions suivantes :

- Le nombre d'États CEAC ayant effectué des inspections SAFA sur l'aire de trafic est passé de 32 à 34.
- Cinq États, qui avaient été inactifs en 2005, ou dans les années précédentes, ont (re)commencé leurs inspections sur l'aire de trafic en 2006. Cependant, trois États ayant mené des inspections au cours des années précédentes n'en ont conduit aucune en 2006.

- Depuis 2000, on observe une augmentation constante du nombre total des inspections. Ce constat s'explique par l'augmentation du nombre total d'États participant au Programme, ainsi qu'à l'évolution progressive d'année en année, dans la plupart des États, du nombre total d'inspections réalisées par État.
- Certains États ont multiplié le nombre d'inspections. L'Espagne, la Finlande, la Grèce, et la Suède, entre autres, comptent pour beaucoup dans l'augmentation globale du nombre d'inspections réalisées.

Le tableau ci-dessous indique les États membres qui ont réalisé des inspections et, à des fins de comparaison, ceux qui en ont réalisées au cours des années précédentes.

[illegible]

## 6. DOMAINES D'INSPECTION

Dans presque tous les États, le nombre de vols effectués par des exploitants étrangers dépasse de loin la capacité d'inspection. Cela signifie que seules des vérifications ponctuelles sont possibles. Celles-ci peuvent être effectuées de manière soit aléatoire, soit focalisée sur certains critères énumérés ci-dessous. Si les États membres décident d'effectuer des inspections de ce dernier type, cette décision s'appuie alors sur les politiques et priorités nationales et, le cas échéant, sur les recommandations entérinées par les Directeurs généraux de l'aviation civile de la CEAC. Ces recommandations sont fondées sur une analyse de la base de données SAFA et prennent en compte les priorités nationales des États membres.

Il existe cinq domaines de focalisation possible des inspections :

- État de l'exploitant spécifique (vérification des exploitants d'un État précis) ;
- Type d'aéronef spécifique ;
- Nature spécifique des opérations (régulières, non régulières, fret, etc.) ;
- Exploitant étranger spécifique ; ou
- Aéronef spécifique identifié par sa propre marque d'immatriculation.

Les Appendices A à C fournissent respectivement les listes des États des exploitants, des types d'aéronef et des exploitants inspectés en 2006. Elles mettent en évidence le large champ d'application du Programme SAFA et, plus important, sa mise en œuvre non discriminatoire.

Le tableau ci-dessous illustre également le déroulement harmonieux du Programme, récapitulant l'information donnée dans les Appendices et fournissant une vue d'ensemble des activités.

### VUE D'ENSEMBLE DU PROGRAMME SAFA PENDANT L'ANNEE 2006

INSPECTIONS	7458 INSPECTIONS...
EXPLOITANT	...DE 822 EXPLOITANTS ETRANGERS DIFFERENTS...
ÉTAT DE	...DE 127 ÉTATS...
TYPES D'AERONEF	...EXPLOITANT ENVIRON 210 DIFFERENTS (SOUS)TYPES D'AERONEF

En raison du caractère non discriminatoire du Programme SAFA, les aéronefs en provenance aussi bien d'États CEAC que d'États non-CEAC sont inspectés. Le tableau suivant en donne les résultats (moyenne mobile de trois ans, en totalité depuis 1998) :

	Inspections d'exploitants CEAC	Inspections d'exploitants non- CEAC
1996	51 %	49 %
1997	57 %	43 %
1998	57 %	43 %
1999	58 %	42 %
2000	61 %	39 %
2001	64 %	36 %
2002	66 %	34 %
2003	63 %	37 %
2004	67 %	33 %
2005	71 %	29 %
2006	72 %	28 %
<b>Moyenne</b>	62,4 %	37,6 %

D'année en année, le pourcentage d'inspections réalisées sur des aéronefs d'exploitants CEAC a augmenté régulièrement, et ce pour plusieurs raisons. Avec l'augmentation du nombre d'États membres de la CEAC, le volume de « trafic CEAC » s'est accru proportionnellement. Au cours de ces dernières années, de nombreux nouveaux exploitants ont fait leur apparition sur le marché des États membres de la CEAC et ont pu faire l'objet d'une plus grande attention.

Dans les premières années du Programme SAFA, un pourcentage important d'inspections visait les aéronefs de construction CEI (Antonov, Iliouchine, Tupolev, Yakovlev) exploités par des exploitants non-CEAC. Toutefois, en raison des règlements sur le bruit, le nombre d'aéronefs de construction CEI est en régression.

La conclusion générale est la suivante : la répartition des inspections SAFA reflète bien le fait que la vaste majorité de tous les vols à l'intérieur des États membres de la CEAC sont effectués par des exploitants CEAC.

---

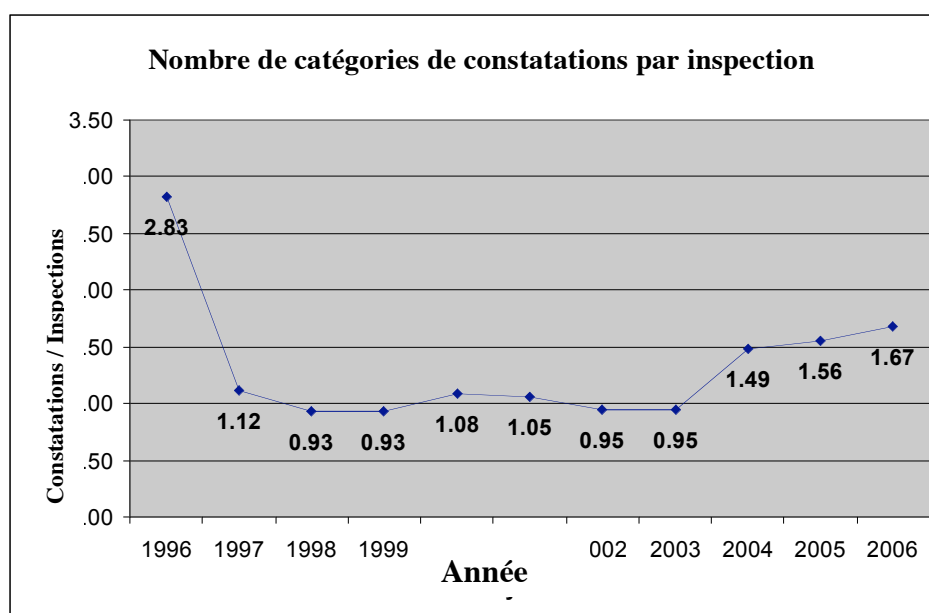
## 7. PRINCIPAUX RESULTATS DES INSPECTIONS SAFA

### 7.1 Constatations générales des inspections

Un premier point de départ concernant les constatations, qui sont des différences par rapport aux Normes de l'OACI, est l'approche quantitative. Celle-ci consiste à comparer le nombre total de constatations (F) avec le nombre total d'inspections (I) et avec les éléments inspectés (II).

Pendant l'inspection, une check-list est utilisée. Celle-ci comporte un total de 54 éléments inspectés distincts. Dans la majorité des cas, par manque de temps pour réaliser une inspection complète entre l'arrivée de l'aéronef et son départ, il n'est pas possible de vérifier tous les éléments pendant l'inspection. Par conséquent, la relation entre le nombre total de constatations et le nombre total d'éléments inspectés peut permettre une compréhension plus aisée. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

	Année										Total 1996-2006	
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
<b>Total des Inspections (I)</b>	75	1748	2767	2833	2394	2706	3234	3413	4568	5457	7458	36656
<b>Total des éléments inspectés (II)</b>	1675	31413	88400	95524	80454	82935	93681	100014	148850	181440	260524	1164910
<b>Total des constatations (F)</b>	212	1951	2573	2631	2587	2851	3064	3242	6799	8492	12481	46905
<b>Constatations /Inspections (F/I)</b>	2,8267	1,1161	0,9299	0,9287	1,0806	1,0536	0,9474	0,9499	1,4884	1,5562	1,6704	1,28
<b>Constatations /Eléments Inspectés (F/II)</b>	0,127	0,062	0,029	0,028	0,032	0,034	0,033	0,032	0,046	0,047	0,048	0,040



A l'exception des premières années (1996-1997), le ratio constatations/inspections (F/I) a peu varié entre 0,93 et 1,08 de 1998 à 2003. Cela signifie que, en moyenne au cours de chaque inspection, entre 0,93 et 1,08 constatations ont été établies. Après 2003, une évolution à la hausse est perceptible. En moyenne, en 2006, chaque inspection donne lieu à 1,67 constatations.

Si nous rapprochons les constatations à un élément individuel inspectés de la check-list, cette tendance à la hausse est perceptible. Dans les années antérieures à 2003, pour 100 éléments de la check-list qui étaient inspectés, trois constatations étaient établies en moyenne (F/II est 0,03). En 2005, l'augmentation était de 4,7 constatations pour 100 éléments inspectés (F/II est 0,047) avec une augmentation supplémentaire en 2006 de 4,8 constatations par 100 éléments inspectés (F/II est 0,048).

Cette hausse du ratio constatations/inspections (F/I) en 2006 pourrait être attribuable aux facteurs suivants :

- En général, la majorité des États ont focalisé leurs inspections sur les exploitants pour lesquels des constatations ont été enregistrées par le passé, ce qui conduit à une augmentation potentielle du nombre de celles-ci.
- En raison de la formation et d'un meilleur cumul de connaissances par les inspecteurs, les inspections sont effectuées de manière plus approfondie.
- Certains États spécifiques ont établi un nombre de constatations relativement plus élevé que les années précédentes.

## **7.2 Constatations et catégories des inspections**

Non seulement il importe de prendre en compte le nombre absolu des constatations des inspections, mais aussi la « gravité » de celles-ci. À cette fin, trois catégories de constatations ont été définies. Une « Catégorie 1 » de constatations est appelée une constatation mineure, une « Catégorie 2 » une constatation significative et une « Catégorie 3 » une constatation majeure. Les termes 'mineure', 'significative' et 'majeure' se rapportent au niveau de différence par rapport à la norme de l'OACI. Les procédures SAFA contiennent des éléments d'orientation relatifs à la classification des constatations, afin de garantir que tous les États CEAC suivent une démarche homogène.

Le premier objectif d'une classification des constatations consiste à classer la conformité avec une norme et la gravité de la non-conformité avec celle-ci. Il convient d'insister sur le fait que toute non-conformité avec une norme ne signifie pas nécessairement qu'elle présente une menace immédiate pour la sécurité de l'aéronef et de ses occupants. Par exemple, un aéronef piloté par une personne qui n'est pas munie de sa licence de pilote, est considéré comme une constatation de Catégorie 3 (majeure) et constitue un écart grave par rapport à la norme. Toutefois, dans le cas où cette personne a oublié sa licence par inadvertance à son domicile, mais

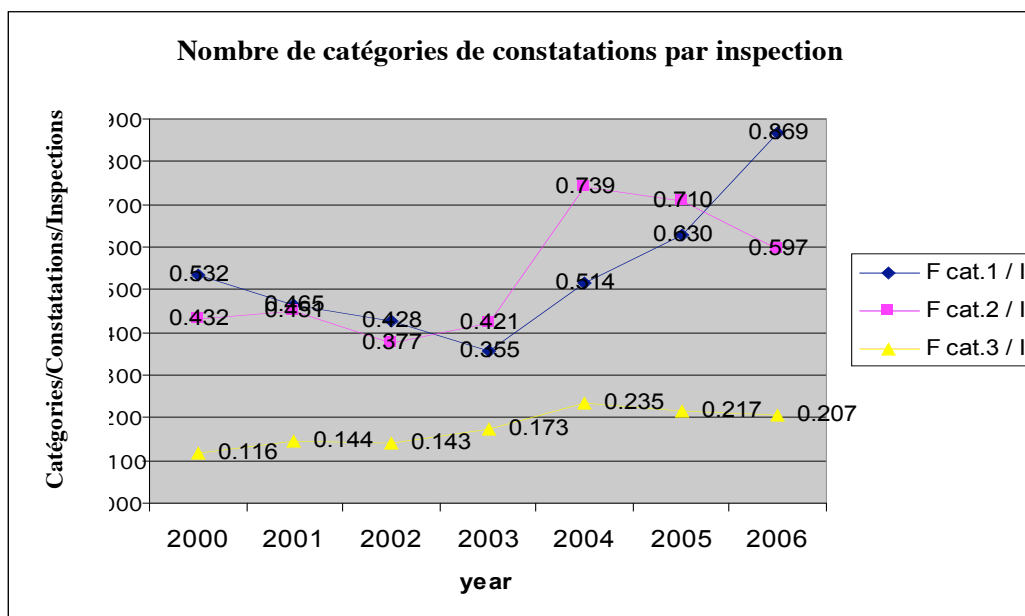


possède malgré tout les qualifications requises pour piloter l'aéronef, il est évident que ce manquement n'exerce aucune influence directe sur la sécurité. Néanmoins, une constatation de Catégorie 3 est toujours une préoccupation majeure pour les Autorités nationales de l'aviation concernées.

Les catégories de constatations sont enregistrées dans la base de données et les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Année	Nbre d'inspections (I)	Nombre de constatations (F)				Ratio des constatations (Fcat./I)			
		Cat. 1 (mineure)	Cat. 2 (significative)	Cat. 3 (majeure)	total	F cat.1 / I	F cat.2 / I	F cat.3 / I	F total / I
2000	2394	1274	1035	278	2587	0,532	0,432	0,116	1,081
2001	2706	1258	1221	389	2868	0,465	0,451	0,144	1,060
2002	3234	1384	1219	461	3064	0,428	0,377	0,143	0,947
2003	3414	1212	1439	591	3242	0,355	0,421	0,173	0,950
2004	4568	2349	3375	1075	6799	0,514	0,739	0,235	1,488
2005	5457	3437	3873	1182	8492	0,630	0,710	0,217	1,556
2006	7458	6485	4452	1544	12481	0,869	0,597	0,207	1,670
total	29231	17399	16614	5520	39533	0,595	0,568	0,189	1,352

Le graphique ci-dessous présente les catégories de constatations rapportées au nombre d'inspections.



Le graphique permet de conclure que, jusqu'en 2003, le nombre de constatations de Catégorie 1 (mineures) rapporté au nombre d'inspections montrait une tendance à la baisse. En 2004, 2005 et 2006, une forte hausse est perceptible.

Le nombre de constatations de Catégorie 2 (significatives) rapporté au nombre d'inspections est resté plus ou moins stable jusqu'en 2003, puis a fortement progressé en 2004, avant de se stabiliser en 2005 et d'amorcer une légère décline en 2006. Le nombre de constatations de Catégorie 3 rapporté au nombre d'inspections montre depuis le début de l'année dernière une augmentation continue et régulière. En 2006, le nombre de constatations de Catégorie 3 (majeures) est comparable à celui de 2005. Les conclusions générales concernant les chiffres pour l'année 2006 sont les suivantes :

- Le nombre global de constatations par inspection poursuit sa tendance à la hausse.
- La contribution des constatations de Catégorie 1 continue à croître rapidement.
- La contribution des constatations de Catégorie 2 diminue par rapport à l'année précédente .
- La contribution des constatations de Catégorie 3 reste comparable à celle de 2005.
- L'augmentation relative du nombre de constatations de Catégorie 1 et la diminution relative des constatations de Catégories 2 et 3 peuvent traduire une amélioration globale du niveau d'écart par rapport à la norme de l'OACI.

### 7.3 Constatations des inspections sur le plan régional

Dans l'optique d'identifier d'éventuelles différences régionales, les catégories de constatations ont été rapportées aux exploitants de différentes régions du monde et groupées suivant les Bureaux régionaux de l'OACI. Les résultats pour l'année 2006 sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Région OACI	Nb d'États inspectés	Nb d'exploitants inspectés	Nb d'atterrissages dans les aéroports CEAC	Inspections (I)	Nb de constatations (F)				Ratio des constatations (Fcat./I)			
					Cat. 1 (mineures)	Cat. 2 (significatives)	Cat. 3 (majeures)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
APAC	15	34	49755	183	102	119	54	275	0,56	0,65	0,30	1,50
ESAF	10	20	12098	108	93	147	72	312	0,86	1,36	0,67	2,89
EUR/NAT	53	616	2926323	6204	5262	3473	1110	9845	0,85	0,56	0,18	1,59
MID	18	47	85521	462	425	391	201	1017	0,92	0,85	0,44	2,20
NACC	11	69	180738	343	286	148	63	497	0,83	0,43	0,18	1,45
SAM	9	22	8263	93	222	68	16	306	2,39	0,73	0,17	3,29
WACAF	11	14	7242	65	95	106	28	229	1,46	1,63	0,43	3,52
<b>Total</b>	127	822	3269940	7458	6485	4452	1544	12481	0,87	0,60	0,21	1,67

Les exploitants d'États accrédités aux régions NACC, APAC et EUR/NAT de l'OACI font l'objet d'un nombre de constatations par inspection inférieur à la moyenne.

Les exploitants d'États accrédités aux régions MID, SAM, ESAF, et WACAF de l'OACI font l'objet d'un nombre de constatations par inspection supérieur à la moyenne.

- <sup>1</sup> APAC-Asie et Pacifique Région OACI : Australie, Bangladesh, Bhoutan, Brunei Darussalam, Cambodge, Chine (y compris Hong Kong et Macao), Fidji, Îles Cook, Îles Marshall, Îles Salomon, Inde, Indonésie, Japon, Kirabati, Malaisie, Maldives, Micronésie (États fédérés de), Mongolie, Myanmar, Nauru, Népal, Nouvelle-Zélande, Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire Lao, République populaire démocratique de Corée, Samoa, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande, Tonga, Vanuatu, Viêt-nam.
- <sup>2</sup> ESAF-Afrique orientale et australe Région OACI : Afrique du Sud, Angola, Botswana, Burundi, Comores, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Ouganda, Tanzanie, Rwanda, Seychelles, Somalie, Swaziland, Zambie, Zimbabwe.
- <sup>3</sup> EUR/NAT-Europe et Atlantique nord Région OACI : Albanie, Algérie, Allemagne, Andorre, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Lituanie, Luxembourg, Malte, Maroc, Monaco, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas (y compris Antilles néerlandaises), Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni (y compris Îles Caïmans, Bermudes), Saint-Marin, Serbie et Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie, Ukraine.
- <sup>4</sup> MID-Moyen-Orient Région OACI : Afghanistan, Arabie saoudite, Bahreïn, Chypre, Égypte, Émirats arabes unis, Iran, Irak, Israël, Jamahiriya arabe libyenne, Jordanie, Koweït, Liban, Oman, Pakistan, Qatar, République arabe syrienne, Soudan, Yémen.
- <sup>5</sup> NACC-Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes Région OACI : Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, El Salvador, États-Unis, Grenade, Guatemala, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, République dominicaine, Sainte-Lucie, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint Vincent et les Grenadine, Trinité-et-Tobago.
- <sup>6</sup> SAM-Amérique du Sud Région OACI : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay, Venezuela.
- <sup>7</sup> WACAF-Afrique occidentale et centrale Région OACI : Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigeria, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Sao Tomé et Principe, Sénégal, Sierra Leone, Tchad, Togo.

Le Chapitre 6 indique qu'en 2006 (moyenne mobile de 3 ans), 72 % de toutes les inspections qui ont été réalisées concernaient des exploitants CEAC. Les 28 % restants étaient des inspections d'aéronefs exploités par des transporteurs non-CEAC.

Le tableau ci-dessous présente les constatations et les catégories.

Région	Nbre d'États inspectés	Nbre d'exploitants inspectés	Inspections (I)	Nbre de constatations (F)				Ratio des constatations (Fcat./I)			
				Cat. 1 (mineure)	Cat. 2 (significative)	Cat. 3 (majeure)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
États CEAC	42	552	5345	4262	2592	817	7671	0,80	0,48	0,15	1,44
États non-CEAC	85	270	2113	2223	1860	727	4810	1,05	0,88	0,34	2,28
<b>total</b>	<b>127</b>	<b>822</b>	<b>7458</b>	<b>6485</b>	<b>4452</b>	<b>1544</b>	<b>12481</b>	<b>0,87</b>	<b>0,60</b>	<b>0,21</b>	<b>1,67</b>

Pour chaque catégorie de constatations, le nombre relatif de constatations est plus élevé pour les exploitants des États non-CEAC que des États CEAC.

## 7.4 Constatations des inspections rapportées aux éléments de la check-list

L'Appendice D fournit les résultats concernant chaque élément d'inspection individuel (III) qui a été inspecté. Il indique le nombre de fois où un élément d'inspection particulier a été vérifié, le nombre de constatations et le ratio F/III. Dans l'Appendice E, les valeurs de ce dernier ratio sont présentées sous forme de tableaux et graphiquement pour les années 2000 à 2006. L'Appendice F fournit la ventilation détaillée des constatations pour l'année 2006 par catégories.

## 7.5 Les trois premières constatations significatives et majeures des inspections rapportées aux éléments de la check-list

La check-list des inspections compte quatre parties principales. La Partie A concerne les éléments devant être inspectés dans le poste de pilotage de l'aéronef. La Partie B de la check-list s'applique aux éléments devant être vérifiés dans la cabine (passagers) et aux équipements de sécurité. La Partie C se rapporte à l'état général de l'aéronef sur le plan technique, qui doit faire l'objet d'une vérification visuelle à l'extérieur. Les éléments d'inspection de la Partie D concernent le compartiment fret de l'aéronef et le fret qui y est transporté.

Toute constatation générale qui ne serait pas couverte par la Partie A, B, C ou D peut être prise en compte sous la Partie E (généralité) de la check-list.

Lors de l'examen des constatations établies au cours d'une inspection SAFA, celles de Catégorie 2 (significative) et Catégorie 3 (majeure) exigent qu'on leur prête la plus haute attention lorsqu'il sera nécessaire de procéder à leur rectification. Pour chaque partie de la check-list, les trois premières constatations des Catégories 2 et 3 se rapportant au nombre d'inspections figurent dans le tableau ci-après.

### A – Éléments d'inspection concernant le poste de pilotage

				Constatations (F)					
N°	Élément d'inspection	Description	NBRE D'INSPECTIONS (II)	CAT. 1	CAT. 2	CAT. 3	CAT. 2 & 3	TOTAL	CAT. 2 & 3/III
1	Poste de pilotage/ Documentation	Liste minimale d'équipements (LME)	5152	133	544	3	547	680	0,1062
2	Poste de pilotage/ Documentation	Manuels	4600	92	413	8	421	513	0,0915
3	Poste de pilotage/ Données de vol	Préparation des vols	5007	157	153	192	345	502	0,0689

### A.1 Liste minimale d'équipements (MEL)

La LME précise les circonstances dans lesquelles un aéronef peut être exploité malgré le fait que certains équipements sont inopérants. La LME est établie par l'exploitant de l'aéronef et approuvée par l'État de l'exploitant responsable. La majorité des constatations concerne le manque de preuves de l'approbation de la LME, l'indisponibilité de la LME à bord ou le dépassement de la date de validité de celle-ci. De plus, dans de nombreux cas, la LMER (LME de référence) est utilisée à la place de la LME. La LMER est établie par le constructeur aéronautique en tant que document de référence pour permettre à l'exploitant d'établir la LME.

### A.2 Manuels

Il s'agit principalement du Manuel d'exploitation qui fournit les procédures de vol pour l'équipage de conduite. Les constatations les plus fréquentes sont : aucune approbation par l'État de l'exploitant, le contenu du manuel ne répond pas aux Normes de l'OACI, le manuel n'est pas à jour ou la rédaction a été effectuée par une autre compagnie aérienne.

### A.3 Préparation des vols

L'Annexe 6 de l'OACI exige que les vols s'effectuent uniquement lorsque les normes afférentes à la planification opérationnelle des vols sont respectées. La majorité des constatations concernaient des Plans de vol opérationnels incorrects, calcul et/ou suivi carburant incorrect, informations requises incomplètes (météorologiques, NOTAM).

## B – Éléments d'inspection concernant la cabine de passagers

				Constatations (F)					
N°	Élément d'inspection	Description	Nbre d'inspections	Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 2 & 3	total	Cat. 2 & 3/III
1	Sécurité / Cabine	Issues de secours, Balisages lumineux vers les issues, Lampes torches	4431	101	207	88	295	396	0,0666
2	Sécurité / Cabine	Accès aux issues de secours	4452	21	96	92	188	209	0,0422
3	Sécurité / Cabine	État général intérieur	5269	411	147	24	171	582	0,0325

### B.1 Issues de secours, balisages lumineux vers les sorties, lampes torches

Les constatations concernaient principalement les éclairages des issues de secours qui ne fonctionnaient pas correctement, lampes torches absentes, en mauvais état ou en

nombre insuffisant, et aucune installation de systèmes de balisage lumineux au sol vers les issues (de secours) ou fonctionnement défectueux de ceux-ci. Ces systèmes indiquent le cheminement jusqu'aux issues de secours et sont particulièrement importants en cas d'incendie ou de fumée dans la cabine passagers, ou encore en cas de panne de l'éclairage normal. Un exemple de cette dernière absence de conformité était la situation dans laquelle des sections entières de balisage lumineux vers les issues de secours, sur plusieurs rangées de sièges, ne fonctionnaient pas.

## B.2 Accès aux issues de secours

L'accès aux issues de secours devrait toujours être dépourvu d'obstacles. Dans le cas d'une urgence, la voie conduisant aux issues et portes de secours devrait être libre, permettant une évacuation rapide de l'aéronef. Les constatations établies étaient : l'accès obstrué par des cartons servant à la restauration de bord, par des bagages et du fret. Une autre constatation fréquente, en particulier dans les aéronefs de construction CEI, concerne le fait que les sièges situés devant les issues de secours peuvent se rabattre et bloquer ainsi l'accès vers la sortie en cas d'évacuation urgente. Dans de nombreux cas également, le verrouillage défectueux des tablettes des sièges se trouvant dans la zone des issues de secours ne permettait pas un libre accès à ces issues, les tablettes faisant obstacle au passage.

## B.3 État général intérieur

Les membres du personnel de cabine doivent pouvoir exécuter leurs tâches ordinaires et extraordinaires sans entraves. Les constatations portaient essentiellement sur le mauvais état général de la cabine, une moquette mal fixée gênant le travail de l'équipage, des bagages mal rangés, etc.

## C – Éléments d'inspection concernant l'état général de l'aéronef

N°	Élément d'inspection	Description	Nbre d' inspections	Constatations (F)					Cat. 2 & 3/III
				Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 2 & 3	total	
1	État de l'aéronef	État général extérieur	6786	1226	189	21	210	1436	0,0309
2	État de l'aéronef	Roues, Pneus et Freins	6285	156	97	74	171	327	0,0272
3	État de l'aéronef	Groupe motopropulseur et pylône	5947	320	113	24	137	457	0,0230

### C.1 État général extérieur

La vérification de l'état général extérieur consiste à contrôler l'éventuelle présence de corrosion apparente ; la propreté ; la présence de glace, neige, gel ; la lisibilité des

marquages, la délamination du pare-brise ; les éclairages extérieurs, etc. La majorité des constatations portaient sur l'usure de la peinture, l'illisibilité ou l'absence de marquages, le dysfonctionnement des éclairages, des vis absentes ou mal enfoncées.

## **C.2 Roues, pneus et freins**

Les roues, pneus et freins doivent être en bon état. Les constatations enregistrées concernaient : pneus usés au-delà des limites, pneus déchirés, fuite de liquide hydraulique dans les zones du train d'atterrissage, freins usés au-delà des limites.

## **C.3 Groupe motopropulseur et pylône**

Le moteur, la nacelle, le pylône (qui fixe le moteur à l'aile ou à la structure de l'appareil) et les trappes de visite de la nacelle du moteur et du pylône sont soigneusement inspectés. Les constatations enregistrées se rapportent aux fuites de carburant et d'huile, aux rivets manquants dans la nacelle et à l'endommagement du carter acoustique de l'entrée d'air.

## **D – Éléments d'inspection concernant le compartiment fret**

				Constatations (F)					
N°	Élément d'inspection	Description	Nbre d'inspections	Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 2 & 3	total	Cat. 2 & 3/III
1	Fret	Sécurité du fret à bord	2102	24	52	228	280	304	0,1332
2	Fret	Marchandises dangereuses	644	4	8	37	45	49	0,0699
3	Fret	État général du compartiment fret	3994	137	114	42	156	293	0,0391

### **D.1 Sécurité du fret à bord**

Dans plusieurs cas, il a été établi que le fret dans les soutes n'était pas correctement sécurisé. Des articles lourds (tels que des roues de rechange) n'étaient pas arrimés et risquaient par conséquent d'endommager l'aéronef en cas de forte accélération/décélération. Dans d'autres cas, les filets protecteurs étaient soit absents, soit en mauvais état. Les conteneurs de fret et les palettes étaient en mauvais état. Les verrous servant à sécuriser les conteneurs étaient incorrectement positionnés ou hors d'usage.

### **D.2 Marchandises dangereuses**

Certains types de matériaux requièrent une attention et un traitement particuliers en raison de leur nature inflammable, toxique, asphyxiante, etc. Ils sont communément appelés

« Marchandises dangereuses ». Lorsqu'elles sont correctement emballées, stockées, étiquetées, protégées, etc., ces marchandises peuvent être transportées. Les constatations enregistrées faisaient état de stockage et d'étiquetage incorrects de marchandises dangereuses transportées à bord et de l'indisponibilité des documents et manuels exigés (Guide des réactions en cas d'urgence) et de l'absence d'autorisation de transporter des marchandises dangereuses et de notification au Commandant de bord (NOTOC) des marchandises dangereuses transportées à bord.

### **D.3 État général du compartiment fret**

Les constatations se rapportant à l'état général du compartiment fret concernaient notamment les panneaux endommagés, les systèmes de verrouillage défectueux, les panneaux mal réparés et les filets de séparation manquants.

---



## **8. MESURES PRISES APRES LES INSPECTIONS SUR L'AIRE DE TRAFIC**

En fonction de la catégorie, du nombre et de la nature des constatations, plusieurs mesures peuvent être prises.

Si les constatations indiquent que la sécurité de l'aéronef et de ses occupants est compromise, des mesures correctives seront exigées. Normalement, l'attention du commandant de l'appareil sera appelée sur les manquements sérieux auxquels il devra remédier. Dans les rares cas où les inspecteurs sont fondés à croire que le commandant n'a pas l'intention de prendre les mesures nécessaires à propos des manquements qui lui ont été notifiés, ils immobiliseront formellement l'appareil. L'acte formel d'immobilisation par l'État d'inspection signifie que l'aéronef a l'interdiction de poursuivre ses vols jusqu'à ce que les mesures correctives appropriées aient été prises.

En 2006, les événements suivants sont quelques exemples qui ont conduit à l'immobilisation d'aéronefs : pas de certificat de navigabilité à bord, l'aéronef ne disposait d'aucun LME à bord avec des manquements techniques manifestes, l'aéronef était en très mauvais état technique, pas de fiche de maintenance, signes de corrosion excessive, absence d'éclairage de secours pour indiquer les sorties de secours, réparations défectueuses, fuites graves, chargement du fret incorrect, aucune documentation de navigation à jour, et pneus usés au-delà des limites.

Un autre type de mesure est appelée « mesure corrective avant l'autorisation de vol ». Avant que l'aéronef ne soit autorisé à reprendre ses vols, une mesure corrective est exigée afin de corriger tout manquement identifié.

Dans d'autres cas, l'aéronef peut décoller, mais sous certaines restrictions opérationnelles. C'est le cas, par exemple, d'un manquement constaté à propos des sièges passagers. L'exploitation de l'aéronef est possible à condition que les sièges défectueux ne soient pas occupés par les passagers.

La pratique établie veut qu'un compte rendu des constatations soit effectué auprès du commandant de l'aéronef juste après l'inspection de son appareil. De plus, les constatations de Catégorie 2 et de Catégorie 3 sont communiquées à l'autorité aéronautique responsable et au principal centre d'exploitation de l'exploitant, assorties de la demande expresse de mettre en œuvre la mesure appropriée pour éviter toute récurrence.

Dans certains cas, lorsque les constatations relatives à un aéronef sont considérées comme majeures, les États membres de la CEAC peuvent, à titre individuel, décider de retirer l'autorisation d'entrée de cet aéronef. Cela signifie que ce dernier n'est plus autorisé à atterrir dans un aéroport de cet État, ni à utiliser l'espace aérien de celui-ci. Une telle interdiction peut être levée si l'exploitant de l'aéronef en question prouve que les problèmes ont été correctement

rectifiés. De telles répercussions sur l'autorisation d'entrée peuvent ainsi être de nature temporaire (ce qui est habituellement le cas).

En ce qui concerne de telles interdictions et la levée de celles-ci par la suite, les États CEAC qui sont également membres de la Communauté européenne agiront en conformité avec les dispositions prévues dans le Règlement (CE) n° 2111/ concernant l'établissement d'une liste Communautaire des transporteurs aériens frappés d'interdiction d'exploitation dans la Communauté.

Le tableau ci-dessous donne la liste des mesures qui ont été prises consécutivement aux inspections effectuées au cours de la période 2000-2006.

		ANNEE							TOTAL
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
	NOMBRE D'INSPECTIONS	2394	2706	3234	3414	4568	5457	7458	29231
	NOMBRE DE CONSTATATIONS	2587	2868	3064	3242	6799	8492	12481	39533
MESURES PRISES	INFORMATION A L'AUTORITE ET A L'EXPLOITANT	150	262	289	360	698	982	1948	4689
	RESTRICTION OPERATIONNELLE DE L'AERONEF	0	2	17	23	48	47	68	205
	ACTIONS CORRECTIVES AVANT L'AUTORISATION DE VOL	184	210	225	321	683	708	978	3309
	AERONEFS IMMOBILISES AU SOL	16	28	12	20	17	13	13	119
	REPERCUSSIONS SUR L'AUTORISATION D'ENTREE	9	4	6	7	15	10	7	58

## **9. COOPERATION INTERNATIONALE**

### **9.1                   Coopération avec les autorités de l'aviation civile des États non-CEAC**

Pour que le Programme SAFA puisse atteindre au mieux ses objectifs, une coopération avec les Autorités de l'aviation civile des États non-CEAC est nécessaire, en particulier eu égard aux exploitants placés sous leur processus national de supervision de la sécurité.

En ce qui concerne la coopération avec l'Administration fédérale américaine de l'aviation (FAA) sur un échange bilatéral des résultats des inspections réalisées entre exploitants dans le cadre du Programme SAFA et du programme d'inspection similaire des États-Unis relatif aux inspections d'exploitants non US, celle-ci s'est poursuivie en 2006.

### **9.2                   Coopération avec EUROCONTROL**

En 2004, la CEAC et EUROCONTROL ont décidé de développer une coopération dans le cadre du Programme SAFA. Les deux partenaires ont pris l'initiative d'élaborer un Accord de coopération y afférent. Celui-ci prévoit de contribuer à l'amélioration de la fonction d'alarme du Programme SAFA en utilisant les possibilités offertes par le CFMU d'EUROCONTROL pour alerter les États membres de la CEAC des plans de vol de/vers des aéroports CEAC concernant des aéronefs ou des exploitants ayant fait l'objet de restrictions opérationnelles dans un ou plusieurs États CEAC et à propos desquels des inspections ciblées peuvent être réalisées. Cet Accord de coopération a été signé au printemps 2006. Les dispositions de l'Accord ont été mises en œuvre au cours du deuxième semestre de 2006.

### **9.3                   Coopération avec l'OACI**

La coopération avec l'OACI s'est poursuivie, comme l'illustre le partage des informations.

---

## APPENDICE A

### Liste des États des exploitants inspectés

État de l'exploitant	Code OACI
Afrique du sud	FA
Afghanistan	OA
Albanie	LA
Algérie	DA
Allemagne	ED
Angola	FN
Antigua et Barbuda	TA
Antilles néerlandaises	TN
Arabie saoudite	OE
Argentine	SA
Arménie	U5
Aruba	T2
Australie	Y
Autriche	LO
Azerbaïdjan	UB
Bahreïn	OB
Bangladesh	VG
Barbade	TB
Bélarus	UM
Belgique	EB
Bermudes	TX
Bosnie-Herzégovine	LQ
Brésil	SB
Bulgarie	LB
Cameroun	FK
Canada	C
Cap-Vert	GV
Chili	SC
Chine	ZB
Chypre	LC
Colombie	SK
Comores	F1
Corée (Sud)	RK
Côte d'Ivoire	DI
Croatie	LD
Cuba	MU
Danemark	EK
Égypte	HE
Émirats arabes unis	OM
Équateur	SE
Érythrée	HH
Espagne	LE
Estonie	EE
États-Unis	K
Éthiopie	HA

Fédération de Russie	U
Finlande	EF
France	LF
Gabon	FO
Géorgie	UG
Ghana	DG
Grèce	LG
Guinée équatoriale	FG
Hong Kong	VH
Hongrie	LH
Îles Caïman	MW
Inde	VA
Iran	OI
Irlande	EI
Islande	BI
Israël	LL
Italie	LI
Jamaïque	MK
Japon	RJ
Jordanie	OJ
Kazakhstan	UA
Kenya	HK
Kirghizistan	U2
Koweït	OK
L'ex-république yougoslave de Macédoine	LW
Lettonie	EV
Liban	OL
Libéria	GL
Libye	HL
Lituanie	EY
Luxembourg	EL
Madagascar	FM
Malaisie	WM
Malte	LM
Maroc	GM
Maurice	FI
Mauritanie	GQ
Mexique	MM
Moldova	LU
Monaco	LN
Nigéria	DN
Norvège	EN
Nouvelle-Zélande	NZ
Oman	OO
Pakistan	OP
Pays-Bas	EH
Pérou	SP
Pologne	EP
Portugal	LP
Qatar	OT
République démocratique du Congo	FZ
République arabe syrienne	OS

République tchèque	LK
Roumanie	LR
Royaume-Uni	EG
Saint-Vincent et les Grenadines	TV
Sainte Lucie	TL
Sénégal	GO
Serbie et Monténégro	LY
Singapour	WS
Slovaquie	LZ
Slovénie	LJ
Soudan	HS
Sri Lanka	VC
Suède	ES
Suisse	LS
Suriname	SM
Taiwan (Chine)	RC
Thaïlande	VT
Trinidad et Tobago	TT
Tunisie	DT
Turkménistan	U3
Turquie	LT
Uganda	HU
Ukraine	UK
Uruguay	SU
Ouzbékistan	U4
Vanuatu	NV
Venezuela	SV
Viet-Nam	VV
Yémen	OY
Zimbabwe	FV

---

## APPENDICE B

### Type d'aéronefs inspectés

Type d'aéronefs	Code OACI
Aérospatiale, super Puma	AS32
Aérospatiale, Twinstar, Ecureuil 2	AS55
Airbus A-300	A300
Airbus A-300B2/4-1/2/100/200, A-300C4-200	A30B
Airbus A-300B4-600	A306
Airbus A-310 (CC-150 Polaris)	A310
Airbus A318	A318
Airbus A-319	A319
Airbus A-320	A320
Airbus A-321	A321
Airbus A-330	A330
Airbus A330-200	A332
Airbus A330-300	A333
Airbus A-340	A340
Airbus A340-200	A342
Airbus A340-300	A343
Airbus A340-500	A345
Airbus A340-600	A346
Antonov An-12	AN12
Antonov An-124 Ruslan	A124
Antonov An-24	AN24
Antonov An-26	AN26
Antonov AN-28/PZL-Mielec AN-28	AN28
Antonov An-32	AN32
Antonov AN-72/74	AN72
Antonov, AN-74-300	A743
ATR-42-200/300/320	AT43
ATR-42-400	AT44
ATR-42-500	AT45
ATR-72	AT72
BAC-111 One-Eleven	BA11
BAe ATP	ATP
BAe RJ-100	RJ1H
BAe RJ-70	RJ70
BAe RJ-85	RJ85
BAe-146,RJ,Quiet Trader	BA46
BAe146-100, Statesman	B461
BAe146-200, Quiet Trader, Statesman	B462
BAe146-300	B463
BAe-3100 Jetstream 31	JS31
BAe-3200 Jetstream Super 31	JS32
BAe-4100 Jetstream 41	JS41
Beech 1900	B190
Beech 200,1300 Super King Air	BE20

Beech 300	BE30
Beech 400 Beechjet	MU30
Beech 90	BE9L
Beech B300 Super King Air 350	B350
Bell 206A/B/L,406, JetRanger	B06
Bell, 430	B430
BN-2A Mk3 Trislander	TRIS
Boeing 707-100	B701
Boeing 707-300	B703
Boeing 717-200	B712
Boeing 727-200	B722
Boeing 737-200	B732
Boeing 737-300	B733
Boeing 737-400	B734
Boeing 737-500	B735
Boeing 737-600	B736
Boeing 737-700, BBJ	B737
Boeing 737-800	B738
Boeing 737-900	B739
Boeing 747-100	B741
Boeing 747-200	B742
Boeing 747-300	B743
Boeing 747-400	B744
Boeing 747SP	B74S
Boeing 757	B757
Boeing 757-200	B752
Boeing 757-300	B753
Boeing 767	B767
Boeing 767-200	B762
Boeing 767-300	B763
Boeing 767-400	B764
Boeing 777	B777
Boeing 777-200	B772
Boeing 777-300	B773
Bombardier BD-700 Global Express	GLEX
Bombardier, Challenger 300	CL30
Britten-Norman, Turbine Islander	BN2T
Canadair CL-600 Challenger	CL60
Canadair RJ-100 Regional Jet	CRJ1
Canadair RJ-200 Regional Jet	CRJ2
Canadair RJ-700 Regional Jet	CRJ7
Canadair, Regional Jet CRJ-900	CRJ9
Cessna 172,P172,R172,Skyhawk	C172
Cessna 206	C206
Cessna 208 Caravan	C208
Cessna 340	C340
Cessna 401,402	C402
Cessna 421, Golden Eagle	C421
Cessna 441 Conquest, Conquest 2	C441
Cessna 500 Citation, Citation 1	C500
Cessna 501 Citation 1SP	C501
Cessna 525 CitationJet	C525
Cessna 550, 551	C550



Cessna 560 Citation 5	C560
Cessna 650 Citation 3/6/7	C650
Cessna, 210 Centurion	C210
Cessna, 404 Titan	C404
Cessna, 560xl Citation Excel	C56X
Cessna, 680 Citation Sovereign	C680
Cessna, 750 Citation 10	C750
Cessna, Citation CJ2	C25A
Cessna, Citation CJ3	C25B
Commander 500	AC50
Dassault Falcon 2000	F2TH
Dassault Falcon-Mystère 20/200	FA20
Dassault Falcon-Mystère 50	FA50
Dassault Falcon-Mystère 900	F900
DC-10	DC10
DC-8	DC8
DHC-6 Twin Otter	DHC6
DHC-7 Dash 7	DHC7
DHC-8 DASH 8	DHC8
DHC-8-100 Dash 8	DH8A
DHC-8-200 Dash 8	DH8B
DHC-8-300 Dash 8	DH8C
DHC-8-400 Dash 8	DH8D
Dornier 228	D228
Dornier 328	D328
Douglas DC-8-50, Jet Trader (EC-24)	DC85
Douglas DC-8-60	DC86
Douglas DC-8-70	DC87
Douglas DC-9-10	DC91
Douglas DC-9-30	DC93
Douglas DC-9-50	DC95
Embraer 170, 175	E170
Embraer 190, 195	E190
Embraer EMB-120 Brasilia	E120
Embraer EMB-145, ERJ-145	E145
Embraer ERJ-135	E135
Eurocopter AS-350/550 Ecureuil	AS50
Eurocopter AS-365/565 Dauphin2	AS65
Eurocopter, EC-120 Colibri	EC20
Eurocopter, EC-130	EC30
Eurocopter, EC-135	EC35
Fairchild Dornier 328JET, Envoy 3	J328
Fairchild SA-226TB,SA-227TT	SW3
Fairchild SA-226TC,SA-227AC/AT	SW4
Fairey BN-2A/B Islander	BN2P
Fokker 100	F100
Fokker 50,Maritime Enforcer	F50
Fokker 70	F70
Fokker F-27 Friendship	F27
Fokker F-28 Fellowship	F28
Gulfstream Aerospace, G-4/G-4X, G350, G400, G450	GLF4
Gulfstream Aerospace, G500, G550	GLF5
Gulfstream Aerospace, Gulfstream 3	GLF3

Gulfstream American, Gulfstream 2	GLF2
Gulfstream G-1159 3/4/5	GULF
Hawker Siddeley HS-748, BAe-748	A748
HS-125-1/2/3/400/600	H25A
HS-125-700	H25B
IAI 1124 Westwind, Sea Scan	WW24
IAI, Gulfstream G100 - IAI, Astra	ASTR
Ilyushin Il-62	IL62
Ilyushin Il-76/78, Gajraj	IL76
Ilyushin Il-86	IL86
Ilyushin Il-96	IL96
Kamov, KA-32, 31, 29, 28, 27	KA27
Learjet 25	LJ25
Learjet 31	LJ31
Learjet 35, 36	LJ35
Learjet 45	LJ45
Learjet 55	LJ55
Learjet 60	LJ60
LEARJET, 40	LJ40
Let L-410/420 Turbolet	L410
Lockheed C-130, AC-130, etc	C130
Lockheed Electra 1188	L188
Lockheed L-1011 TriStar	L101
MD Helicopters, MD-600N	MD60
MD-11	MD11
MD-81	MD81
MD-81/82/83/87/88	MD80
MD-82	MD82
MD-83	MD83
MD-87	MD87
MD-88	MD88
MD-90	MD90
Mitsubishi MU-2	MU2
P-68, P-68 Observer, Partenavia, Vulcanair, Taneja	P68
Piaggio P-180 Avanti	P180
Pilatus PC-12	PC12
Piper Cheyenne 2	PAY2
Piper Cheyenne 3	PAY3
Piper Cheyenne 400	PAY4
Piper PA-23-150/160 Apache	PA23
Piper PA-28 Cherokee	PA28
Piper PA-31/31P Navajo	PA31
Piper PA-32 Cherokee	PA32
Piper PA-34 Seneca	PA34
Piper PA-46 Malibu	PA46
Raytheon, 400 Beechjet	BE40
Raytheon, premier 1	PRM1
Robinson R-44	R44
Saab 2000	SB20
SAAB SF-340	SF34
Short 360	SH36
Sikorsky S-76, H-76, AUH-76	S76
Socata TBM-700	TBM7

Swearingen SA-26 Merlin 2	SW2
Tupolev Tu-154	T154
Tupolev Tu-204/214/224/234	T204
Yak-40	YK40
Yak-42/142	YK42

---

## APPENDIX C

### Exploitants inspectés

Exploitant	Code OACI
ABC HUNGARY	AHU
ABELAG AVIATION	AAB
ABS JETS	ABP
ACH HAMBURG GMBH	7AC
ACM AIR CHARTER GMBH	BVR
ACT HAVA YOLLARI	8CE
ACT HAVAYOLLARI AS	RUN
ACVILA AIR-ROMANIAN CARRIER	RRM
AD AVIATION LIMITED	VUE
ADAYA	8DK
ADRIA AIRWAYS	ADR
AEGEAN AVIATION	AEE
AER ARANN TEORANTA	REA
AER LINGUS TEORANTA	EIN
AERIAN TUR-M	MBV
AERO BUSINESS CHARTER BENSHEIM	GBJ
AERO CHARTER KRIFKA GMBH	KFK
AERO RENT, JOINT STOCK COMPANY	NRO
AERO SERVICES EXECUTIVE	BES
AERO TOY STORE	8EU
AERO VICS, SA DE CV	ARI
AERO-CHARTER UKRAINE LTD.	UCR
AERODIENST GMBH, NURNBURG	ADN
AERODYNAMICS MALAGA, S.L.	DNC
AEROFLOT - RUSSIAN INT. AIRL.	AFL
AEROFLOT DON/DONAVIA	DNV
AEROLANE-LINEAS AEREAS NACIONA	LNE
AEROLINEAS ARGENTINAS	ARG
AEROMEGA HELICOPTERS	8EQ
AERONAVES DEL NOROESTE	ENW
AERONORDGRUP	NRP
AERONOVA	OVA
AEROPORTUL INT'L MARCULESTI	AMM
AEROSTAR	UAR
AEROSVIT AIRLINES	AEW
AEROTRANSPORTES PRIVADOS SA DE	PRI
AEROVIAS DE MEXICO, S.A. DE CV	AMX
AEROVIS AIRLINERS LTD.	VIZ
AFRICAN AIR SOLUTION	8EL
AFRICAN AIRLINES CORPORATION	AAW
AFRICAN EXPRESS AIRWAYS	AXK
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS	AIN
AFRICAN SAFARI AIRWAYS LTD.	QSC
AFRIJET BUSINESS SERVICE	8ED
AIGLE AZUR	AAF
AIR ADRIATIC	AHR

Exploitant	Code OACI
AIR ALGERIE	DAH
AIR ALPS AVIATION G.M.B.H.	LPV
AIR ALSIE A/S	MMD
AIR ARMENIA	ARR
AIR ASTANA	KZR
AIR ATLANTIQUE	AAG
Air Austral	REU
AIR BALEAR	ABH
AIR BALTIC CORPORATION SIA	BTI
AIR BERLIN, INC.	BER
AIR BOSNA	BON
AIR BOTNIA	KFB
AIR CAIRO	MSC
AIR CANADA	ACA
AIR CHINA	CCA
AIR COMET PLUS	MPD
AIR CONTRACTORS (IRELAND) LTD	ABR
AIR DOLOMITI	DLA
AIR ENTERPRISE PULKOVO	PLK
AIR EUROPA	AEA
AIR EXECUTIVE	JMS
AIR EXPRESS SWEDEN	ALQ
AIR EXPRESS SWEDEN AB	AEQ
AIR FRANCE	AFR
AIR GLACIERS SA	AGV
AIR GREENLAND A/S	GRL
AIR INDEPENDENCE LUFT.	JTV
AIR INDIA	AIC
AIR INVEST	8ET
AIR ITALY SPA	AEY
AIR JAMAICA	AJM
AIR LUXOR, LDA	LXR
AIR MADAGASCAR	MDG
AIR MADRID LINEAS AEREAS SA	DRD
AIR MALTA PLC	AMC
AIR MAURITANIE	MRT
AIR MAURITIUS LIMITED	MAU
AIR MEDICAL LTD	MCD
AIR MEDITERRANEE	BIE
AIR MEMPHIS	MHS
AIR MOLDOVA	MLD
AIR NATIONAL CORPORATE LTD	8FB
AIR NEW ZEALAND LTD.	ANZ
AIR NOSTRUM	2NO
AIR ONE	ADH
AIR PINK	8AM
AIR PRINT S.A.	APJ
AIR SAHARA	RSH
AIR SENEGAL INTERNATIONAL	SNG
AIR SERVICE LIEGE	ASL

Exploitant	Code OACI
AIR SLOVAKIA BWJ LTD	SVK
AIR SOFIA	SFB
AIR TOMISKO	8FG
AIR TRAFFIC GMBH DUSSELDORF	ATJ
AIR TRANSAT	TSC
AIR TRANSPORT INTERNATIONAL	ATN
AIR URGA	URG
AIR VANUATU	AVN
AIR VIA	VIM
AIR ZENA	TGZ
AIR ZIMBABWE	AZW
AIRBORNE EXPRESS INC.	ABX
AIRCOMPANY KARAT	AKT
AIRCOMPANY TATARSTAN, OJSC	TAK
AIRCOMPANY YAKUTIA	SYL
AIRCRAFT MAINTENANCE COMPANY	AMV
AIRFIX AVIATION	FIX
AIRLINAIR SA	RLA
AIRLINES 400, JSC	VAZ
AIRLINK AIRWAYS	HYR
AIR-SERVICE-GABON	AGB
AIRTEX AVIATION	ACN
AIRTIME CHARTERS	IME
AIRWEST	AWZ
AIRX LIMITED	XAX
AIRX LTD	HOP
AJET AVIATION LTD	AJY
ALBANIAN AIRLINES MAK S.H.P.K.	LBC
ALBATROS AIRWAYS	LBW
ALEXANDAIR	AXN
ALIPARMA	PAJ
ALITALIA	AZA
ALITALIA EXPRESS	SMX
ALIVEN	LVN
ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD.	ANA
ALPI EAGLES SPA	ELG
ALPINE JET SERVICE	8ER
ALROSA-AVIA	LRO
AMBER AIR	GNT
AMERICAN AIRLINES INC.	AAL
AMERIFLIGHT, INC. (BURBANK)	AMF
AMERIJET INTERNATIONAL	AJT
ANTONOV DESIGN BUREAU	ADB
ARCUS-AIR-LOGISTIC GMBH	AZE
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AFG
ARKEFLY	HXL
ARKESDEN AVIATION LTD	8DP
ARKIA ISRAEL INLAND AIRLINES	AIZ
ARMAVIA	RNV
ARTEM-AVIA	ABA

Exploitant	Code OACI
ASIANA AIRLINES	AAR
ASTRAEUS LTD.	AEU
ATA-AEROCONDOR TRANSPORTES	ARD
ATLANTA	ABD
ATLANTIC AIR TRANSPORT	3AA
ATLANTIC AIRLINES	BJK
ATLANTIC AIRLINES LTD	ALH
ATLANTIC AIRWAYS FAROE ISLANDS	FLI
ATLANTIC EXPRESS/EOS AIRLINES	ESS
ATLANT-SOYUZ	AYZ
ATLAS AIR SERVICE	7AG
ATLAS AIR, INC. (JAMAICA, NY)	GTI
ATLAS BLUE	BMM
ATLAS INTERNATIONAL (TURKEY)	OGE
ATLASJET HAVACILIK AS	KKK
ATRAN-AVIATRANS CARGO AIRLINES	VAS
AUDELI AIR EXPRESS	ADI
AUGSBURG-AIRWAYS GMBH	AUB
AUGUSTA AIR LUFTFAHRTUNTERN.	AUF
AURELA	LSK
AURIGNY AIR SERVICES LTD.	AUR
AURORA AIRLINES, D.O.O.	URR
AUSTRIAN AIRLINES (AUA)	AUA
AVANTI AIR GMBH, BUDINGEN	EEX
AVCON, AVIATION CONSULTING LTD	VCN
AVIACON ZITOTRANS	AZS
AVIAL NV LTD, AVIATION COMPANY	NVI
AVIANCA (COLOMBIA).	AVA
AVIANT	UAK
AVIASTAR-TU CO.LTD	TUP
AVIAVILSA	LVR
AVIENT AVIATION	SMJ
AVIES	AIA
AVIONES DE ORIENTE, C.A.	ROI
AVIOSTART AS LTD	VSR
AXIS AIRWAYS	AXY
AZALAVIA-AZERBAIJAN HAVA YOL.	AHY
BAHREIN EX. AIR SERV. (BEXAIR)	BXA
BALTIMORE AIR TRANSPORT	BWE
BALTYKA LTD	BTK
BANCO SAFRA	1BS
BANGLADESH BIMAN	BBC
BELAIR AIRLINES AG	BHP
BELAVIA	BRU
BELLE AIR	LBV
BELL-VIEW AIRLINES LIMITED	BLV
BENAIR	BEI
BEST HAVAYOLLARI	BST
BH AIR	BGH
BIZAIR FLUGGESELLSCHAFT	BZA

Exploitant	Code OACI
BLUE AIR-TRANSPORT AERIAN	JOR
BLUE ISLANDS	BCI
BLUE LINE	BLE
BLUE PANORAMA AIRLINES SPA	BPA
BLUE WING AIRLINES N.V.	BWI
BLUE WINGS AG, DUSSELDORF	BWG
BLUE1 OY, FINLAND	BLF
BLUEBIRD CARGO LTD	BBD
BOOKAJET	BOO
BRAATHENS ASA	BRA
BRA-TRANSPORTES AEREOS LTDA.	BRB
BRAVO AIRLINES	8FC
BRIGHT AVIATION SERVICES	BRW
BRITAIR S.A.	BZH
BRITANNIA AB	BLX
BRITANNIA AIRWAYS LTD.	BAL
BRITISH AIRWAYS	BAW
BRITISH MIDLAND AIRWAYS LTD.	BMA
BRITISH MIDLAND REGIONAL LTD	BMI
BRITISH REGIONAL AIRLINES LTD.	BRT
BRUSSELS INTERNATIONAL AIRL.	BXI
BUDAPEST AIR SERVICE LTD	BPS
BULGARIA AIR	LZB
BULGARIAN AIR CHARTER	BUC
BUSINESS WINGS LUFTFAHRTUNT.	8BV
BWIA WEST INDIES AIRWAYS LTD	BWA
C&M AVIATION (Butte, MT)	TIP
CABI	CBI
CABO VERDE EXPRESS	2CA
CAIRO AIR TRANSPORT COMPANY	CCE
CAMEROON AIRLINES	UYC
CAPITAL TRADING AVIATION LTD	EGL
CARGO AIRLINE AZERBAIJANHAVA	AHC
CARGOLUX AIRLINES INT.	CLX
CARIB AVIATION LTD	DEL
CARPATAIR S.A.	KRP
CASPIAN AIRLINES	CPN
CATAIR LINEAS AEREAS	CLI
CATHAY PACIFIC AIRWAYS LTD.	CPA
CCF MANAGER AIRLINE GMBH, KOLN	CCF
CEGA AVIATION LIMITED	CEG
CENTAVIA	CNA
CENTRAL WINGS	8EJ
CENTRE-AVIA AIRLINES, JSC	CVC
CENTURION AIR CARGO, INC.	CWC
CHALLENGE AIR LUFTVERKEHRS	CLS
CHANNEL EXPRESS (AIR SERVICES)	EXS
CHANTILLY AIR, INC (MANASSAS)	WML
CHARTER FLIGHTS CARIBBEAN INC.	YYY
CHC DENMARK APS	NBI



Exploitant	Code OACI
CHINA AIRLINES	CAL
CHINA CARGO AIRLINES	CKK
CHINA EASTERN AIRLINES	CES
CHINA SOUTHERN AIRLINES	CSN
CIELOS DEL PERU	CIU
CIMBER AIR A/S	CIM
CIRRUS LUFTFAHRTGESELL. MBH	RUS
CITEL YNX	8FL
CITELYNX	8BQ
CITY AIRLINE AB	SDR
CITY STAR AIRLINES (LANDSFLUG)	ISL
CITYJET	BCY
CITYLINE HUNGARY LTD.	CNB
CLICKAIR	8FH
CLUB 328 LTD	SDJ
COAST AIR AS	CST
COMITEL, BEDARFSFLUGE KG	COE
COMLUX AVIATION AG	CLA
COMORES AVIATION	KMZ
COMP. HELICOPTEROS DEL SURESTE	HSE
CONDOR FLUGDIENST GMBH (FRA)	CFG
CONDOR FLUGDIENST GMBH (KELST)	CIB
CONTACTAIR GMBH	KIS
CONTINENTAL AIR LINES INC.	COA
CONVIASA	VCV
CORSE AIR INTERNATIONAL	CRL
CORSE-MEDITERRANEE, COMPAGNIE	CCM
COUGAR LEASING LTD (T/A FLY GL	GSM
CROATIA AIRLINES	CTN
CRONUS AIRLINES	CUS
CUBANA DE AVIACION S.A.	CUB
CYPRUS AIRWAYS LTD.	CYP
CZ AIRLINES, J.S.C.	OKC
CZECH AIRLINES J.S.C.	CSA
DAIMLER CHRYSLER AVIATION GMBH	DCS
DAIRO AIR SERVICES,LTD.	DSR
DANISH AIR TRANSPORT APS	DTR
DANU ORO TRANSPORTAS	DNU
DARWIN AIRLINE SA	DWT
DAS AIR CARGO	DAZ
DASNAIR SA	DGX
DBF AVIATION	8FJ
DELTA AIR LINES, INC.	DAL
DELTA AIR TRANSPORT NV	8EM
DENIM AIR	DNM
DEUTSCHE BA	BAG
DEUTSCHE LUFTHANSA, A.G.	DLH
DHL AIR LIMITED	DHK
DHL AIRWAYS, INC.	DHL
DNIEPROAVIA	UDN

Exploitant	Code OACI
DOMINGUEZ TOLEDO (GR MAYORAL)	MYO
DOMODEDOVO AIRLINES	DMO
DONBASS-EASTERN UKRAINIAN	UDC
DRF DEUTSCHE RETTUNGSFLUGWACHT	AMB
DUBROVNIK AIRLINE D.O.O.	DBK
DUCAIR S.A.	DUK
DUNYAYA BAKIS HAVA TASIMACILIG	VVF
DYNAMIC JET TRAVEL	8FK
EAGLE AIR LTD A BERNE	EAB
EAGLE AVIATION FRANCE	EGN
EAST AFRICAN SAFARI AIR EXPRES	EXZ
EASTERN AIRWAYS (UK) LIMITED	EZE
EASY JET SWITZERLAND SA	EZS
EASYJET AIRLINES CO. LTD	EZY
EDELWEISS AIR AG	EDW
EDINBURGH AIR CHARTER LTD	EDC
EFD EISELE FLUGDIENST GMBH	EFD
EGYPT AIR	MSR
EIRJET LTD	EIR
EL AL - ISRAEL AIRLINES LTD.	ELY
ELBRUS AVIA AIR ENTERPRISE	NLK
EL-BURQA AIR TRANSPORT INC.	BRQ
ELIOSSOLA SRL	EOS
EMERALD AIRWAYS LIMITED	JEM
EMIRATES	UAE
ENIMEX LTD	ENI
ERITREAN AIRLINES	ERT
ESTONIAN AIR	ELL
ETHIOPIAN AIRLINES CORPORATION	ETH
ETIHAD AIRWAYS	ETD
EUROATLANTIC AIRWAYS	MMZ
EUROCYPRIA AIRLINES LIMITED	ECA
EUROFLY S.P.A.	EEZ
EUROFLY SERVICE	EEU
EUROJET AVIATION LTD	GOJ
EUROJET ITALIA	ERJ
EUROJET LIMITED	JLN
EUROJET ROMANIA	8SE
EUROLOT S.A.	ELO
EUROMANX AIRWAYS GMBH	EMX
EUROPE AIRPOST	FPO
EUROPEAN 2000 AIRLINES LTD	EUT
EUROPEAN AIR EXPRESS	EAL
EUROPEAN AIR TRANSPORT	BCS
EUROPEAN AVIATION AIR CHARTER	EAF
EUROPEAN FLIGHT SERVICES	8DW
EUROWINGS AG, NURNBERG	EWG
EUROWINGS FLUG GMBH, DORTMUND	EWF
EVA AIRWAYS CORPORATION	EVA
EVERGREEN INTERNATIONAL AIRL.	EIA

Exploitant	Code OACI
EXCEL AVIATION LIMITED	XLA
EXCELLENT AIR GMBH	GZA
EXECAIRE AVIATION LTD	EXA
EXECUJET SCANDINAVIA A/S	VMP
EXECUTIVE AEROSPACE (PTY) LTD	EAS
EXECUTIVE AIRLINES S.L.	EXU
EXECUTIVE AVIATION SERVICES	JTR
EXECUTIVE JET CHARTER LIMITED	EXJ
EXIN	EXN
FAI AIRSERVICE, NURNBERG	IFA
FALCON AIR AB	FCN
FARNAIR SWITZERLAND AG	FAT
FARNER HUNGARY LTD	FAH
FEDERAL EXPRESS CORPORATION	FDX
FINNAIR OYJ	FIN
FIRST AIR (BRADLEY SCHEDULED)	FAB
FIRST CHOICE AIRWAYS	FCA
FLIGHT PRECISION LTD	CLB
FLIGHTLINE	FLT
FLM AVIATION MOHRDIECK GMBH	FKI
FLORIDA WEST AIRLINES	FWL
FLUGBEREITSCHAFT	8DR
FLUGFELAG ISLANDS, AIR ICELAND	FXI
FLY AIR	FLM
FLY INTERNATIONAL AIRWAYS	NVJ
FLY ME SWEDEN AB	FLY
FLY POINT FLUGSERVICE	8SD
FLYBABOO SA	BBO
FLYBE JERSEY EUROPEAN	BEE
FLYING DEVIL	8FF
FLYING SERVICE	FYG
FLYJET LTD.	FJE
FOCUS AIR	8CD
FOXAIR	FXR
FOXAIR GMBH, AUGSBURG	FUP
FREE BIRD AIRLINES	FHY
FUTURA	FUA
FUTURA INT'L AIRWAYS, SA	FUA
G5 EXECUTIVE AG	EXH
GAMA AVIATION LTD	GMA
GAZPROMAVIA	GZP
GB AIRWAYS LTD	GBL
GEMINI AIR CARGO, LLC	GCO
GENEX LTD	GNX
GEORGIAN AIRLINES	GEG
GEORGIAN AIRWAYS	TGZ
GEORGIAN NATIONAL AIRLINES	GFG
GERMANIA FLUGGESELLSCHAFT KOLN	GMI
GERMANWINGS GMBH	GWI
GESTAIR EXECUTIVE JET	GES

Exploitant	Code OACI
GESTION AEREA AJECUTIVA S.L.	GJT
GLOBAL GEORGIAN AIRWAYS	GGZ
GLOBAL JET	7GJ
GLOBAL JET AUSTRIA	GLJ
GLOBAL JET LUXEMBOURG	SVW
GLOBAL SUPPLY SYSTEMS LTD.	GSS
GLOBE JET S.A.L.	GJA
GOLD AIR INTERNATIONAL LIMITED	GDA
GOLDECK FLUG GMBH	GDK
GOLDEN AIR FLYG AB	GAO
GOMEL AIRLINES	GOM
GOUDEN AREND	8EC
GREECE AIRWAYS	GRE
GROMOV AIR, JSC	GAI
GROSSMANN AIR SERVICE	HTG
GROSSMANN JET SERVICE	GSJ
GUARD SYSTEMS ASA	GSY
GULF AIR	GFA
GULF AIR BAHRAIN B.S.C.	GBA
HAINAN AIRLINES	CHH
HAMBURG INTERNATIONAL LUFTV.	HHI
HANG KHONG VIET NAM	HVN
HAPAG LLOYD EXPRESS GMBH	HLX
HAPAG LLOYD FLUGGESELLSCHAFT	HLF
HAZOVATO	8DX
HELI AIR SERVICES	HLR
HELI ALPES	8DL
HELI TRANSAIR	8DQ
HELI-AIR-MONACO	MCM
HELICOPTER TRAVEL MUNICH	8EP
HELIOS AIRWAYS LTD.	HCY
HELISTAR	8EX
HELI-VIP	8FN
HELLAS JET	HEJ
HELLO AG	FHE
HELVETIC AIRWAYS AG	OAW
HEMUS AIR	HMS
HEWA BORA AIRWAYS	ALX
HEX'AIR	HER
HOLA AIRLINES	HOA
HONG KONG DRAGON AIRLINES	HDA
HOZU-AVIA	OZU
I.J.M. INTERNATIONAL JET MANAG	IJM
IBERIA	IBE
IBERWORLD	IWD
ICELANDAIR	ICE
IMAIR	ITX
INTER EXPRESS AIRLINES	INX
INTERJET (GREECE)	INJ
INTERNATIONAL BUSINESS AIR	IBZ

Exploitant	Code OACI
INTERSKY LUFTFAHRT GMBH	ISK
INTERSTATE AIRLINES B.V.	FWA
INTERSTATE E L INC/SWIFT AIR	SWQ
IRAN NAT. AIRLINES (IRAN AIR)	IRA
IRANAIR TOURS CO.	IRB
ISD AVIA LTD	ISD
ISRAIR	ISR
ITALI AIRLINES SRL	ACL
JADE CARGO INTERNATIONAL	JAE
JAMAHIRIYA LIBYAN ARAB AIRL.	LAA
JAPAN AIR LINES COMPANY, LTD.	JAL
JAT AIRWAYS	JAT
JET 2000	JTT
JET AVIATION, BUSINESS JETS AG	PJS
JET CONNECTION	JCX
JET EXECUTIVE INT'L CHARTER	JEI
JET LINE INTERNATIONAL LTD.	MJL
JET MANAGEMENT-EUROPE BV	7JM
JET SERVICE SP	JDI
JET STREAM	8CM
JET2.COM	8BL
JET2.COM LTD	EXS
JET4YOU	8DT
JETAIRFLY	JAF
JETALLIANCE AG	JAG
JETALLIANCE FLUGBETRIEBS AG	JAF
JETCLUB LIMITED	JCS
JETFLITE OY, FINLAND	JEF
JETFLY AVIATION	8BW
JETRAN AIR SRL	MDJ
JETX AIRLINES LTD	JXX
JOB AIR	JBR
JOHNSONS AIR LIMITED	JON
JORDAN AVIATION	JAV
JORDAN AVIATION AIRCHARTER	JAV
K.S. AVIA	KSA
KALININGRADAVIA, OJSC	KNI
KALITTA AIR, LLC	CKS
KARTHAGO AIRLINES	KAJ
KAVMINVODYAVIA	MVD
KD AVIA OPEN JOINT STOCK CO.	8DJ
KD AVIA, OJSC	KNI
KENYA AIRWAYS LTD.	KQA
KHORS AIRCOMPANY	KHO
KIBRIS TURK HAVA YOLLARI LTD.	KYV
KINGFISHER AIR SERVICES	BEZ
KLM CITYHOPPER BV	KLC
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	KLM
KNUTTI	8DN
KOMIINTERAVIA	KMV

Exploitant	Code OACI
KOREAN AIR LINES CO., LTD.	KAL
KOSMAS AIR	KMG
KOSMOS	KSM
KRASNOJARSKY AIRLINES	KJC
KUBAN AIRLINES	KIL
KUWAIT AIRWAYS CORPORATION	KAC
L T E INTERNATIONAL AIRWAYS	LTE
LAN CHILE CARGO	LCO
LAN -LINEA AEREA NAC. DE CHILE	LAN
LATCHARTER	LTC
LAUDA AIR	LDA
LAUDA AIR ITALY	LDI
LEEWARD ISLANDS AIR TRANSPORT	LIA
LIBERIA AIRWAYS, INC.	LBA
LIBYAN ARAB CO. FOR AIR CARGO	LCR
LINEAS AEREAS ALAIRE, S.L.	ALR
LINEAS AEREAS SURAMERICANAS	LAU
LINXAIR BUSINESS AIRLINES	8EF
LITHUANIAN AIRLINES	LIL
LIVINGSTON S.P.A.	LVG
LONDON EXECUTIVE AVIATION LTD	LNK
LOT - POLSKIE LINIE LOTNICZE	LOT
LOTUS AIRLINE	TAS
LTU LUFTTRANSPORT-UNTERNEHMEN	LTU
LUFTHANSA CITYLINE	CLH
LUFTTRANSPORT A/S	LTR
LUFTVERKEHR FRIESLAND BRUNZEMA	LFH
LUKOIL-AVIA	LUK
LUXAIR	LGL
LUXOR AIR	LXO
LUZAIR	LUZ
LVOV AIRLINES	UKW
MACEDONIAN AIRLINES (FYROM)	MAK
MACEDONIAN AIRLINES (GREECE)	MCS
MAERSK AIR I/S (DENMARK)	DAN
MAERSK AIR LTD. (UK)	MSK
MAHAN AIR	IRM
MALAYSIAN AIRLINES SYSTEM	MAS
MALEV - HUNGARIAN AIRLINES	MAH
MALIBU WINGS	8DO
MALMO AVIATION AB	SCW
MANHATTAN AIR LIMITED	MHN
MAP-MANAGEMENT & PLANUNG GMBH	MPJ
MARSHALL AEROSPACE	MCE
MARTINAIR HOLLAND N.V.	MPH
MAS AIRWAYS LTD	WMT
MASTER AIRWAYS	8ES
MASTERJET, AVIACAO EXECUTIVA	LMJ
MAX AVIA	MAI
MAXJET AIRWAYS	MXJ

Exploitant	Code OACI
MC AVIATION	8FI
MENA JET	MNJ
MENEKSE HAVACILIK	8EY
MERAVO HELICOPTERS	8EO
MERIDIANA SPA	ISS
MIA AIRLINES	8CB
MIAMI AIR INTERNATIONAL INC.	BSK
MIDDLE EAST AIRLINES	MEA
MINILINER SRL	MNL
MK AIRLINE LTD	MKA
MNG HAVAYOLLARI VE TASIMACILIK	MNB
MOLDAVIAN AIRLINES	MDV
MONARCH AIRLINES LTD.	MON
MONTENEGRO AIRLINES	MGX
MOTOR SICH	MSI
MOUNTAIN AIR CARGO, INC.	MTN
MSR FLUG-CHARTER GMBH, GREVEN	EBF
MUSTIQUE AIRWAYS	MAW
MY WAY AIRLINES SRL	MYW
MYTRAVEL AIRWAYS (UK)	MYT
MYTRAVEL AIRWAYS A/S	VKG
NEBULA LTD	8DI
NEOS SPA	NOS
NETJETS AVIATION, INC.	EJA
NETJETS, TRANSPORTES AEREOS	NJE
NIPPON CARGO AIRLINES CO.	NCA
NL LUFTFAHRT GMBH	NLY
NOBILAIR	NBL
NOMADS TRAVEL CLUB	2NT
NOORDZEE HELICOPTER	8EN
NORD-FLYG AB	NEF
NORDIC AIRLINK	NDC
NORDIC REGIONAL AB	NRD
NORDIC SOLUTION	8DF
NORTH AMERICAN AIRLINES	NAO
NORTH FLYING A/S	NFA
NORTHERN EXECUTIVE AVIATION	NEX
NORTHWEST AIRLINES INC.	NWA
NORWEGIAN AIR SHUTTLE AS	NAX
NOUVEL AIR TUNISIE	LBT
NOUVELLE AIR IVOIRE	VUN
NOVA AIRLINES AB	NVR
NOVAIR - AVIACAO GERAL, S.A.	NOP
OCEAN AIRLINES	VCX
OHLAIR CHARTERFLUG	8FD
OLYMPIC AIRLINES SA	OAL
OLYMPIC AIRWAYS S.A.	OAL
OLYMPIC AVIATION S.A.	OLY
OMNI - AVIACAO E TECNOLOGIA	OAV
OMNI AIR EXPRESS, INC. (TULSA)	OAE

Exploitant	Code OACI
ONUR HAVA TASIMACILIK AWMS	OHY
OSTFRIESISCHE LUFTTRANSPORT	OLT
OXAERO	OXE
OY AIR FINLAND LTD. FINLAND	FIF
PAKISTAN INT. AIRLINES (PIA)	PIA
PEGASUS HAVA TASIMACILIGI	PGT
PEL AIR	8CW
PETROFF AIR	8PA
PHOENIX AIR GROUP, INC (CARTER	PHA
PIEDMONT AVIATION SERVICES INC	PCE
PLUNA	PUA
PODILIA-AVIA	PDA
POLET	POT
PORTUGALIA	PGA
PREMIER JETS	8DS
Premium Aviation	PMU
PRINCE AVIATION	8EG
PRINCIPAL AIR SERVICES	8AB
PRIVAT AIR SA	PTI
PRIVATAIR GMBH, DUSSELDORF	PTG
PRIVATE FLIGHT	ZZZ
PRIVATE LT FLIGHT	8EH
PRIVATE SV FLIGHT	8CS
PRIVATE TT FLIGHT	8DG
PRIVATE US FLIGHT	8CT
PRIVATE WINGS FLUGCHARTER	PWF
PSKOV STATE AVIATION ENT.	PSW
PULLMANTUR AIR	PLM
QANTAS AIRWAYS LIMITED	QFA
QATAR AIRWAYS COMPANY	QTR
QUICK AIR JET CHARTER GMBH	QAJ
RAF-AVIA	MTL
RATH AVIATION GMBH	RAQ
REEM AIR	REK
REGIONAL AIR EXPRESS GMBH	REW
REGIONAL AIR LINES (MOROCCO)	RGL
REGIONAL AIRLINES (FRANCE)	RGI
REGIONAL LINEAS AEREAS (SPAIN)	RGN
REGIONAL, COMP. AERIENNE EURO.	RAE
RIVNE UNIVERSAL AVIA	UNR
ROMAVIA	RMV
ROYAL AIR MAROC	RAM
ROYAL AVIATION EXPRESS	8DB
ROYAL JET	ROJ
ROYAL JORDANIAN	RJA
RUSSIAN SKY AIRLINES	ESL
RYAN AVIATION CORPORATION	RYN
RYANAIR	RYP
SABTA BARBARA AIRLINES, C.A.	BBR
SAGA HAVA TASIMACILIK A.S.	SGX



Exploitant	Code OACI
S-AIR, PRIV. JOINT-STOCK AV. C	RLS
SAMARA	BRZ
SAMSUNG AEROSPACE	8BE
SAS BRAATHENS AS	CNO
SATA INTERNACIONAL	RZO
SAUDI ARABIAN AIRLINES	SVA
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	SAS
SENATOR AVIATION CHARTER	SNA
SERVAIR, PRIVATE CHARTER AG	SWZ
SEVERSTAL, AIRCOMPANY LTD	SSF
SHANGHAI AIRLINES	CSH
SHOVKOVYIY SHLYAH LTD.	SWW
SIBERIA AIRLINES	SBI
SILESIA AIR J.S.C.	SUA
SILK WAY AIRLINES	AZQ
SILVER AIR LTD	SLD
SINGAPORE AIRLINES LIMITED	SIA
SIXCARGO S.P.A.	ISG
SKORPION AIR	SPN
SKY AIRLINES	SHY
SKY EUROPE AIRLINES HUNGARY	HSK
SKY EXPRESS SP, Z.O.O.	SXP
SKY SERVICE	SKS
Sky Service Aviation	8SB
SKY SERVICE AVIATION INC.	8EW
SKY WINGS	8EK
SKYDRIFT LTD	SDL
SKYEUROPE AIRLINES, A.S.	ESK
SKYLINE AVIATION	7SK
SKYSERVICE AVIATION, S.L.	SKT
SKYSERVICE F.B.O. INC.	SSV
SKYTAXI LTD	IGA
SKYWAY ENTERPRISES, INC	SKZ
SKYWAYS EXPRESS AB	SKX
SKYWORK SA	SRK
SLAM LAVORI AERI	8DY
SLOVAK AIRLINES	SLL
SN BRUSSELS AIRLINES	DAT
SOKO AVIATION, SL	OKT
SOLID AIR BV	SOX
SOLINAIR LTD	SOP
SONNIG SA	ONG
SOUTH AFRICAN AIRWAYS (SAA)	SAA
SPANAIR	JKK
SPEEDWINGS SA	SPW
SRILANKAN AIRLINES	ALK
ST. VINCENT GRENADINES AIR	SVD
STAR AIR A/S	SRR
STAR EUROPE	SEU
STAR LET	8EI

Exploitant	Code OACI
STAR XL GERMAN AIRLINES GMBH	GXL
STATE AIR COMPANY BERKUT	BEC
STATE TRANSPORT COMPANY RUSSIA	SDM
STATE UNITARY AIR ENTERPRISE	SUM
STELLA AVIATION	STJ
STERLING AIRLINES A/S	SNB
STERLING BLUE	8EB
STERLING EUROPEAN AIRLINES A/S	SNB
STYRIAN AIRWAYS GMBH	STY
SUCKLING AIRWAYS	SAY
SUN COUNTRY AIRLINES, INC.	SCX
SUN-AIR OF SCANDINAVIA A/S	SUS
SUNDOR INT. AIR SERVICES	ERO
SUNEXPRESS -GUNES EKSPRES HAV.	SXS
SUNWING AIRLINES INC.	SWG
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATS.	SLM
SWEDEWAYS AB	SWE
SWIFTAIR S.A.	SWT
SWISS AIR-AMBULANCE LTD.	SAZ
SWISS EUROPEAN AIR LINES LTD	SWU
SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	CRX
SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	SWR
SYNERGY AVIATION LTD	SYG
SYRIAN ARAB AIRLINES	SYR
TAAG, LINHAS AEREAS DE ANGOLA	DTA
TACV -TRANS. AEREOS CABO VERDE	TCV
TAES	ESS
TAF HELICOPTERS SA	HET
TAF-LINHAS AEREAS S.A.	TSD
TAG AVIATION S.A.	FPG
TAG AVIATION UK LTD	VIP
TAG AVIATION USA	TAG
TAM - LINHAS AEREAS S.A.	TAM
TARHAN TOWER AIRLINES	TTH
TAROM, ROMANIAN AIR TRANSPORT	ROT
TESIS	TIS
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL	THA
THOMAS COOK AIRLINES	TCX
THOMAS COOK AIRLINES BELGIUM	TCW
THOMSONFLY	TOM
TIRAMAVIA LTD	TVI
TITAN AIRWAYS LTD	AWC
TNT AIRWAYS S.A.	TAY
TNT INTERNATIONAL AVIATION	NTR
TRADE AIR	TDR
TRANSAERO AIRLINES	TSO
TRANSAVIA HOLLAND B.V.	TRA
TRANSAVIABALTIKA	KTB
TRANSAVIAEXPORT	TXC
TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES	TAP

Exploitant	Code OACI
TRANSWEDE AIRWAYS AB	TWE
TRAVEL SERVICE LTD (HUNGARY)	TVL
TRAVEL SERVIS (CZECH REP.)	TVS
TRIAIR (BERMUDA) LTD	8EV
TRIPLE ALPHA LUFTFAHRTGESELLS.	CLU
TRISTAR AIR	TSY
TUI AIRLINES BELGIUM	TUB
TUI AIRLINES NEDERLAND BV	TFL
TUIFLY NORDIC AB	BLX
TULPAR	TUL
TUNINTER	TUI
TUNIS AIR	TAR
TURISTIK HAVA TASIMACILIK AS	CAI
TURKISH AIRLINES-TURK HAVA YO.	THY
TURKMENHOVAYOLLARY	TUA
TWIN JET	TJT
TWINJET AIRCRAFT LTD.	TWJ
TYROLEAN AIR AMBULANCE GMBH	TYW
TYROLEAN AIRWAYS	TYR
TYROLEAN JET SERVICE	TJS
UKRAINE CARGO AIRWAYS	UKS
UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES	AUI
UKRAINE MEDITERRANEAN AIRLINES	UKM
UNITED AIR LINES INC.	UAL
UNITED ARABIAN AIRLINES	UAB
UNITED PARCEL SERVICE COMPANY	UPS
UNIVERSAL AVIA	HBU
URAL AIRLINES	SVR
US AIRWAYS	USA
UTAIR AVIATION	UTA
UZBEKISTAN AIRWAYS-HAVO JUL.	UZB
VAN AIR EUROPE	8FO
VARIG LOGISTICA S.A.	VLO
VARIG -VIACAO AEREA RIO-GRAND.	VRG
VEGA AIRLINES	VEA
VIAGGIO AIR	VOA
VIBROAIR FLUGSERVICE GMBH	VIB
VIKING AIRLINES AB	VIK
VIM AVIA	MOV
VIRGIN ATLANTIC	VIR
VIRGIN EXPRESS	VEX
VLAAMSE LUCHTTRANSPORTMAATSCH.	VLM
VOLARE AIRLINES (ITALY)	VLE
VOLARE AVIATION ENT. (UKRAINE)	VRE
VOLARE SPA	VLE
VOLARIS	VOI
VOLGA-DNEPR	VDA
VON MEISTER	8EE
VUELING AIRLINES	VLG
WASSERSTEIN INVESTMENTS AVV	8EZ

Exploitant	Code OACI
WDL AVIATION (KOLN)	WDL
WELCOME AIR LUFTFAHRT	WLC
WEST AIR LUXEMBOURG S.A.	WLX
WEST AIR SWEDEN AB	SWN
WESTAVIA	2WA
WHITE EAGLE AVIATION LTD	WEA
WIDEROE'S FLYVESELSKAP A/S	WIF
WIND JET S.P.A.	JET
WINDROSE AIR, BERLIN	QGA
WINDWARD ISLANDS AIRWAYS INT.	WIA
WIZZ AIR BULGARIA	8DU
WIZZ AIR HUNGARY LTD.	WZZ
WORLD AIRWAYS INC.	WOA
XCLUSIVE JETS	XJC
YEMENIA, YEMEN AIRWAYS	IYE
YES - LINHAS AEREAS CHARTER	YSS
ZOOM AIRLINES INC.	OOM
ZOREX S.A.	ORZ

---

## APPENDICE D

### Résultats des inspections par élément d'inspection

Élément d'inspection	Description	Nbre d'inspections (III)	Nbre const. (F)	F/III
A. Poste de pilotage/Général	A01 État général	6105	170	0.028
	A02 Issues de secours	5273	10	0.002
	A03 Équipement	4989	185	0.037
Documents	A04 Manuels	4600	513	0.112
	A05 Liste des contrôles	4471	131	0.029
	A06 Cartes radionavigation	5041	408	0.081
	A07 Liste minimale d'équipement	5152	680	0.132
	A08 Certificat d'immatriculation	6637	64	0.010
	A09 Certificat acoustique (si nécessaire)	6414	69	0.011
	A10 AOC ou équivalent	6375	195	0.031
	A11 Licence radio	6556	106	0.016
	A12 Certificat de navigabilité	6651	49	0.007
Données de vol	A13 Préparation de vol	5007	502	0.100
	A14 Devis de masse et centrage	4436	276	0.062
Équipement de sécurité	A15 Extincteurs d'incendie manuels	5308	153	0.029
	A16 Gilets de sauvetage	4921	135	0.027
	A17 Harnais d'équipage	5175	44	0.009
	A18 Réserves d'oxygène	4917	69	0.014
	A19 Lampe torche	4731	89	0.019
Équipage de conduite	A20 Licences des membres d'équipage de conduite	6187	241	0.039
Carnet de route / Carnet technique ou équivalent	A21 Carnet de route ou équivalent	5263	114	0.022
	A22 Certificat de remise de vol	5168	57	0.011
	A23 Notification et rectification des pannes (carnet technique inclus)	5295	280	0.053
	A24 Vérifications avant le vol	4808	60	0.012
B. Sécurité / Cabine	B01 État général intérieur	5269	582	0.110
	B02 Poste du personnel de cabine et aire de repos de l'équipage	4337	159	0.037
	B03 Trousses de premiers soins / trousses médicales d'urgence	4390	343	0.078

	B04 Extincteurs d'incendie manuels	4468	231	0.052
	B05 Gilets de sauvetage	4283	214	0.050
	B06 Ceinture de sécurité	4545	146	0.032
	B07 Issues de secours, balisages lumineux vers les issues, lampes torches	4431	396	0.089
	B08 Toboggans / Canots de sauvetage (si nécessaires)	3596	108	0.030
	B09 Réserves d'oxygène (Équipage et passagers)	4001	529	0.132
	B10 Fiches consignes de sécurité	4330	157	0.036
	B11 Membres de l'équipage de cabine	3463	51	0.015
	B12 Accès aux issues de sécurité	4452	209	0.047
	B13 Sécurité bagages passagers	2445	50	0.020
	B14 Nombre suffisant de sièges	2667	5	0.002
C. État d'aéronef	C01 État général extérieur	6786	1436	0.212
	C02 Portes et issues	6122	122	0.020
	C03 Commande de vol	6050	114	0.019
	C04 Roues, pneus et freins	6285	327	0.052
	C05 Train d'atterrissage	6105	353	0.058
	C06 Logement de train d'atterrissage	5853	370	0.063
	C07 Groupe motopropulseur et pylône	5947	457	0.077
	C08 Aubes de soufflantes	5057	32	0.006
	C09 Hélices	780	20	0.026
	C10 Réparations évidentes	5813	101	0.017
	C11 Dommages évidents non réparés	5717	104	0.018
	C12 Fuites	6008	434	0.072
D. Fret	D01 État général du compartiment fret	3994	293	0.073
	D02 Marchandises dangereuses	644	49	0.076
	D03 Sécurité de fret à bord	2102	304	0.145
E. Général	E01 Général	1104	185	0.168

---

## APPENDICE E

### Résultats des inspections par élément d'inspection par année

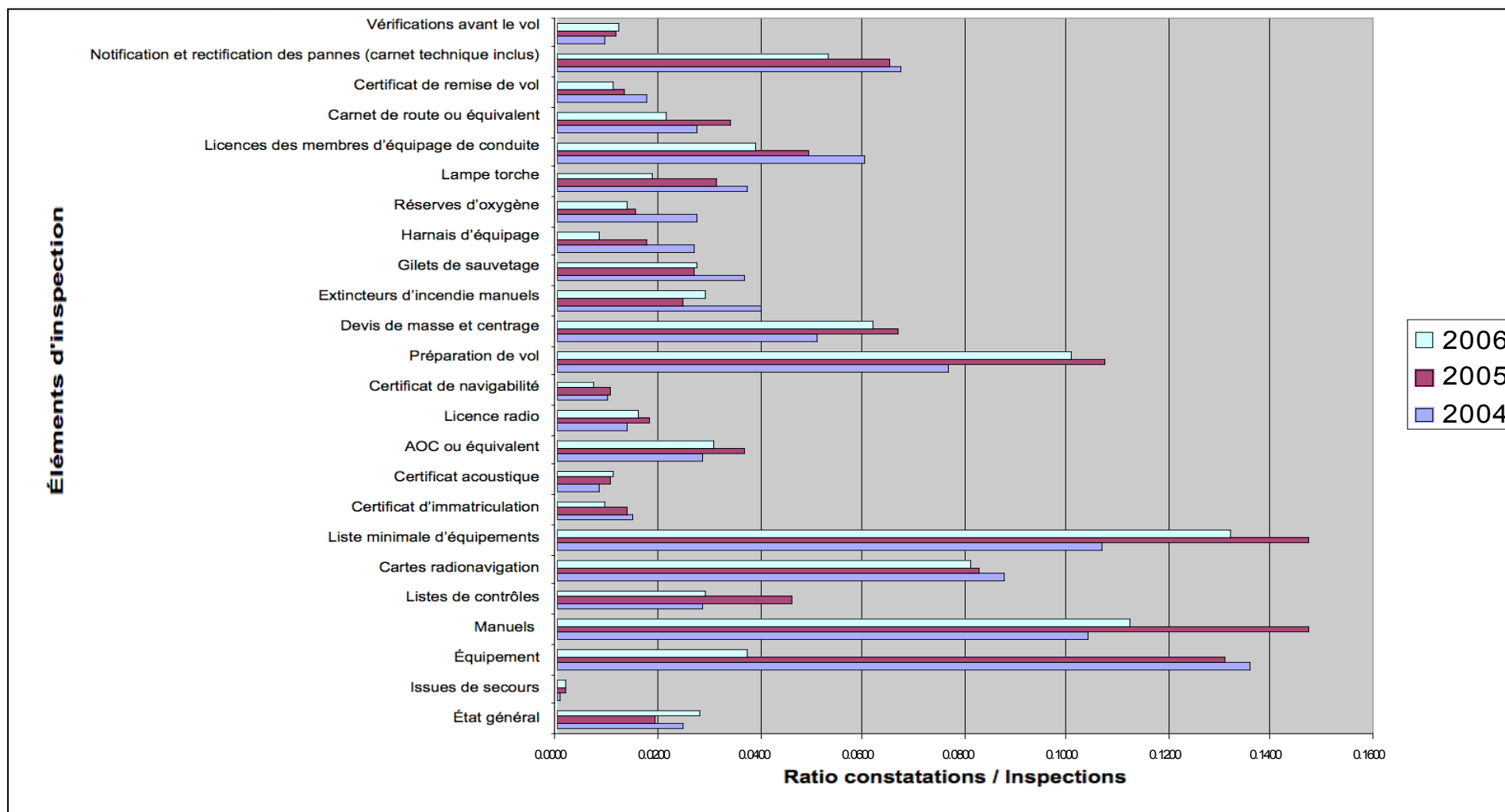
Elém.	Description	Année						
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
		F/III	F/III	F/III	F/III	F/III	F/III	F/III
A01	État général	0,0121	0,0241	0,0125	0,0199	0,0250	0,0194	0,0278
A02	Issues de secours	0,0006	0,0029	0,0005	0,0037	0,0010	0,0016	0,0019
A03	Équipement	0,0667	0,0706	0,0999	0,0656	0,1356	0,1307	0,0371
A04	Manuels	0,0559	0,0467	0,0562	0,0462	0,1041	0,1473	0,1115
A05	Listes de contrôles	0,0313	0,0331	0,0249	0,0211	0,0284	0,0458	0,0293
A06	Cartes radionavigation	0,0376	0,0695	0,0668	0,0702	0,0877	0,0828	0,0809
A07	Liste minimale d'équipements	0,0690	0,0934	0,0619	0,0609	0,1066	0,1474	0,1320
A08	Certificat d'immatriculation	0,0140	0,0145	0,0078	0,0104	0,0148	0,0140	0,0096
A09	Certificat acoustique	0,0172	0,0162	0,0090	0,0140	0,0083	0,0104	0,0108
A10	AOC ou équivalent	0,0363	0,0268	0,0271	0,0224	0,0288	0,0366	0,0306
A11	Licence radio	0,0141	0,0171	0,0340	0,0173	0,0139	0,0181	0,0162
A12	Certificat de navigabilité	0,0129	0,0186	0,0114	0,0111	0,0098	0,0107	0,0074
A13	Préparation de vol	0,0485	0,0721	0,0733	0,0590	0,0768	0,1074	0,1003
A14	Devis de masse et centrage	0,0543	0,0620	0,0573	0,0450	0,0513	0,0671	0,0622
A15	Extincteurs d'incendie manuels	0,0233	0,0165	0,0246	0,0250	0,0402	0,0250	0,0288
A16	Gilets de sauvetage	0,0227	0,0274	0,0144	0,0244	0,0367	0,0269	0,0274
A17	Harnais d'équipage	0,0251	0,0514	0,0399	0,0302	0,0268	0,0176	0,0085
A18	Réserves d'oxygène	0,0137	0,0389	0,0362	0,0410	0,0275	0,0154	0,0140
A19	Lampe torche	0,0421	0,0419	0,0339	0,0274	0,0373	0,0311	0,0188
A20	Licences des membres d'équipage de conduite	0,0537	0,0511	0,0415	0,0421	0,0605	0,0496	0,0390
A21	Carnet de route ou équivalent	0,0124	0,0189	0,0134	0,0165	0,0274	0,0341	0,0217
A22	Certificat de remise de vol	0,0201	0,0171	0,0191	0,0146	0,0179	0,0134	0,0110
A23	Notification et rectification des pannes (carnet technique inclus)	0,0528	0,0574	0,0462	0,0407	0,0672	0,0653	0,0529
A24	Vérifications avant le vol	0,0100	0,0050	0,0052	0,0094	0,0095	0,0116	0,0125
B01	État général intérieur	0,0534	0,0456	0,0483	0,0476	0,0554	0,0435	0,1105
B02	Poste du personnel de cabine et aire de repos de l'équipage	0,0254	0,0295	0,0263	0,0318	0,0509	0,0408	0,0367
B03	Trousses de premiers soins / trousses médicales d'urgence	0,0555	0,0547	0,0491	0,0506	0,0479	0,0517	0,0781
B04	Extincteurs d'incendie manuels	0,0242	0,0218	0,0197	0,0290	0,0387	0,0345	0,0517
B05	Gilets de sauvetage	0,0351	0,0360	0,0233	0,0314	0,0391	0,0321	0,0500
B06	Ceinture de sécurité	0,0155	0,0101	0,0139	0,0159	0,0128	0,0119	0,0321

		Année						
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Elém.	Description	F/III	F/III	F/III	F/III	F/III	F/III	F/III
B07	Issues de secours, balisages lumineux vers les issues, lampes torches	0,0672	0,0850	0,0927	0,0933	0,1015	0,0794	0,0894
B08	Toboggans / Canots de sauvetage (si nécessaires)	0,0156	0,0187	0,0107	0,0152	0,0082	0,0311	0,0300
B09	Réserves d'oxygène (Équipage et passagers)	0,0298	0,0263	0,0239	0,0367	0,0310	0,0454	0,1322
B10	Fiches consignes de sécurité	0,0305	0,0486	0,0381	0,0440	0,0469	0,0453	0,0363
B11	Membres de l'équipage de cabine	0,0008	0,0035	0,0008	0,0044	0,0037	0,0156	0,0147
B12	Accès aux issues de sécurité	0,0325	0,0307	0,0370	0,0545	0,0735	0,0635	0,0469
B13	Sécurité bagages passagers	0,0266	0,0375	0,0311	0,0222	0,0276	0,0202	0,0204
B14	Nombre suffisant de sièges	0,0017	0,0010	0,0008	0,0016	0,0035	0,0026	0,0019
C01	État général extérieur	0,1013	0,0752	0,0817	0,0916	0,1230	0,1474	0,2116
C02	Portes et issues	0,0158	0,0171	0,0143	0,0110	0,0344	0,0180	0,0199
C03	Commande de vol	0,0160	0,0185	0,0189	0,0200	0,0250	0,0141	0,0188
C04	Roues, pneus et freins	0,0358	0,0390	0,0445	0,0592	0,0835	0,0685	0,0520
C05	Train d'atterrissage	0,0183	0,0210	0,0171	0,0096	0,0373	0,0352	0,0578
C06	Logement de train d'atterrissage	0,0137	0,0150	0,0108	0,0125	0,0241	0,0330	0,0632
C07	Groupe motopropulseur et pylône	0,0216	0,0245	0,0329	0,0234	0,0517	0,0595	0,0768
C08	Aubes de soufflantes	0,0101	0,0072	0,0038	0,0083	0,0141	0,0158	0,0063
C09	Hélices	0,0150	0,0065	0,0085	0,0202	0,0322	0,0138	0,0256
C10	Réparations évidentes	0,0145	0,0146	0,0154	0,0096	0,0175	0,0221	0,0174
C11	Domages évidents non réparés	0,0384	0,0435	0,0246	0,0179	0,0279	0,0274	0,0182
C12	Fuites	0,0615	0,0472	0,0459	0,0522	0,0891	0,0986	0,0722
D01	État général du compartiment fret	0,0435	0,0618	0,0631	0,0498	0,0691	0,0768	0,0734
D02	Marchandises dangereuses	0,0450	0,1107	0,0997	0,1096	0,1501	0,0892	0,0761
D03	Sécurité de fret à bord	0,1345	0,1079	0,1737	0,1759	0,1684	0,1196	0,1446
GEN	Général	0,0820	0,0182	0,0576	0,0813	0,1594	0,1739	0,1676

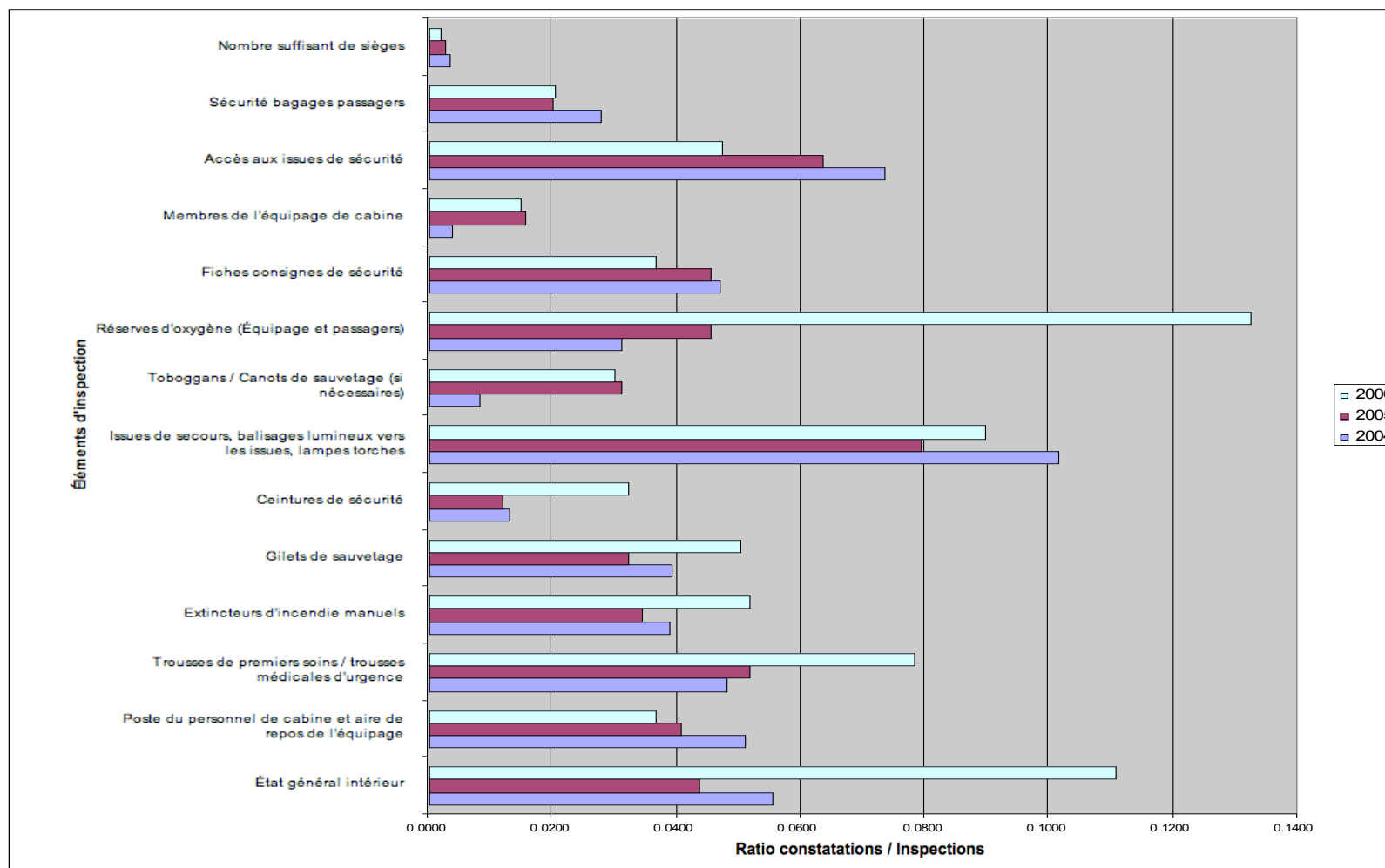
F/III = constatations par inspection



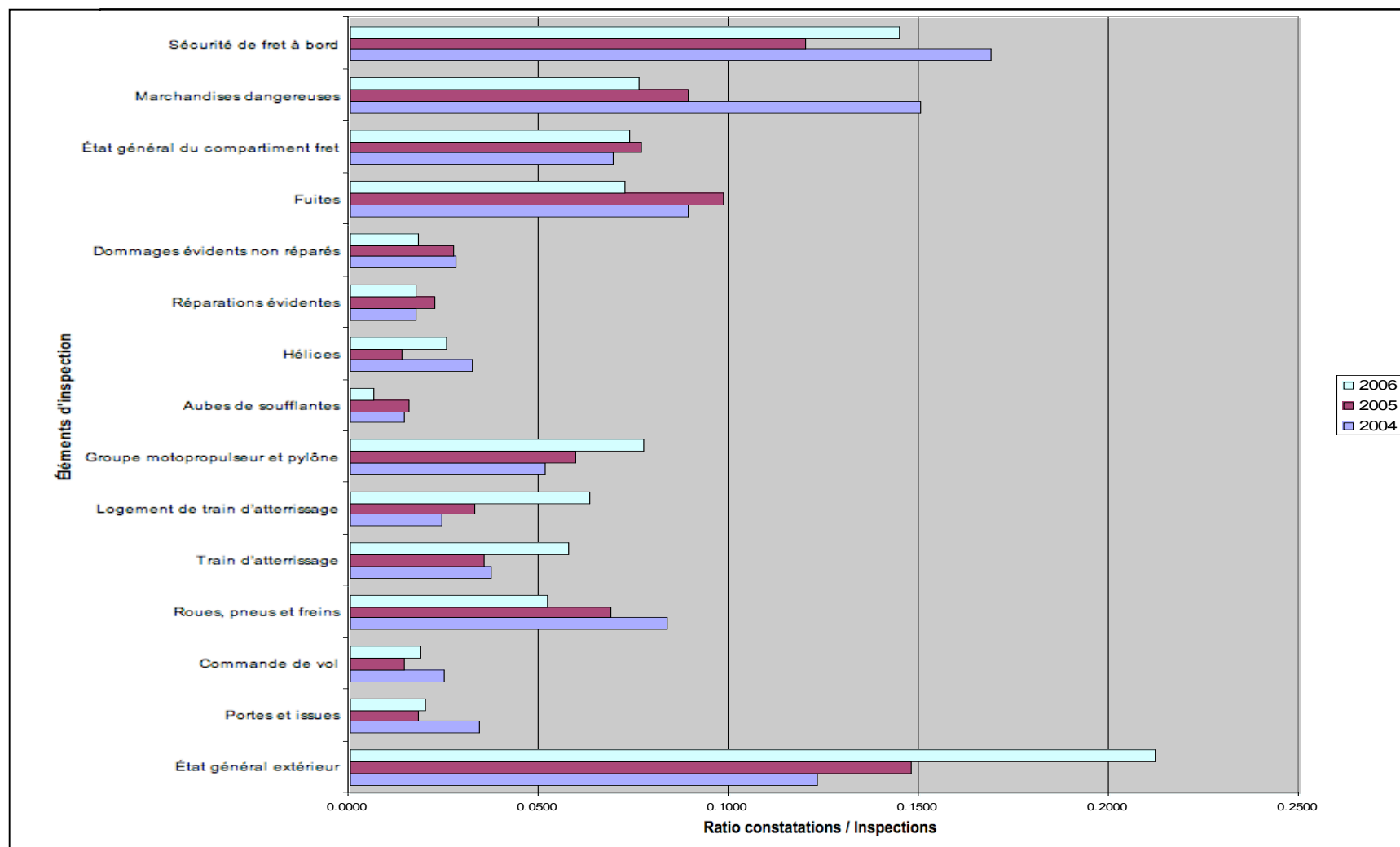
## Appendice E-1 Poste de pilotage — Pourcentage de constatations par rapport aux inspections



## Appendice E-2 Cabine & sécurité — Pourcentage de constatations par rapport aux inspections



### Appendice E-3 État de l'aéronef & fret — Pourcentage de constatations par rapport aux inspections



## APPENDICE F

### Résultats des inspections par élément d'inspection

Elément d'inspection	Description	Nbre inspections (III)	Constatations (F)			
			Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Total
A. Poste de pilotage/Général	A01 État général	6105	105	46	19	170
	A02 Issues de secours	5273	6	1	3	10
	A03 Équipement	4989	42	116	27	185
Documentation	A04 Manuels	4600	92	413	8	513
	A05 Liste des contrôles	4471	46	80	5	131
	A06 Cartes radionavigation	5041	62	276	70	408
	A07 Liste minimale d'équipement	5152	133	544	3	680
	A08 Certificat d'immatriculation	6637	34	29	1	64
	A09 Certificat acoustique (si nécessaire)	6414	64	5	0	69
	A10 AOC ou équivalent	6375	111	78	6	195
	A11 Licence radio	6556	53	53	0	106
	A12 Certificat de navigabilité	6651	5	32	12	49
Données de vol	A13 Préparation de vol	5007	157	153	192	502
	A14 Devis de masse et centrage	4436	36	142	98	276
Équipement de sécurité	A15 Extincteurs d'incendie manuels	5308	72	58	23	153
	A16 Gilets de sauvetage	4921	87	41	7	135
	A17 Harnais d'équipage	5175	7	33	4	44
	A18 Réserves d'oxygène	4917	22	38	9	69
	A19 Lampe torche	4731	38	47	4	89
Équipage de conduite	A20 Licences des membres d'équipage de conduite	6187	37	135	69	241
Carnet de route / Carnet technique ou équivalent	A21 Carnet de route ou équivalent	5263	36	68	10	114
	A22 Certificat de remise de vol	5168	17	19	21	57
	A23 Notification et rectification des pannes (carnet technique inclus)	5295	105	140	35	280
	A24 Vérifications avant le vol	4808	22	28	10	60
B. Sécurité / Cabine	B01 État général intérieur	5269	411	147	24	582
	B02 Poste du personnel de cabine et aire de repos de l'équipage	4337	60	71	28	159
	B03 Trousses de premiers soins / trousses médicales d'urgence	4390	288	44	11	343
	B04 Extincteurs d'incendie manuels	4468	170	56	5	231
	B05 Gilets de sauvetage	4283	134	68	12	214
	B06 Ceinture de sécurité	4545	90	37	19	146
	B07 Issues de secours, balisages lumineux vers les issues, lampes torches	4431	101	207	88	396

			Constatations (F)			
Elément d'inspection	Description	Nbre inspections (III)	Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Total
	B08 Toboggans / Canots de sauvetage (si nécessaires)	3596	88	16	4	108
	B09 Réserves d'oxygène (Équipage et passagers)	4001	453	71	5	529
	B10 Fiches consignes de sécurité	4330	99	48	10	157
	B11 Membres de l'équipage de cabine	3463	35	12	4	51
	B12 Accès aux issues de sécurité	4452	21	96	92	209
	B13 Sécurité bagages passagers	2445	6	7	37	50
	B14 Nombre suffisant de sièges	2667	0	0	5	5
C. État d'aéronef	C01 État général extérieur	6786	1226	189	21	1436
	C02 Portes et issues	6122	63	54	5	122
	C03 Commande de vol	6050	79	31	4	114
	C04 Roues, pneus et freins	6285	156	97	74	327
	C05 Train d'atterrissage	6105	282	61	10	353
	C06 Logement de train d'atterrissage	5853	333	30	7	370
	C07 Groupe motopropulseur et pylône	5947	320	113	24	457
	C08 Aubes de soufflantes	5057	22	8	2	32
	C09 Hélices	780	7	12	1	20
	C10 Réparations évidentes	5813	41	54	6	101
	C11 Dommages évidents non réparés	5717	26	65	13	104
	C12 Fuites	6008	328	48	58	434
D. Fret	D01 État général du compartiment fret	3994	137	114	42	293
	D02 Marchandises dangereuses	644	4	8	37	49
	D03 Sécurité de fret à bord	2102	24	52	228	304
E. Général	E01 Général	1104	92	61	32	185

cat. 1 = catégorie 1 constatation mineure

cat. 2 = catégorie 2 constatation significative

cat. 3 = catégorie 3 constatation majeure

— FIN —